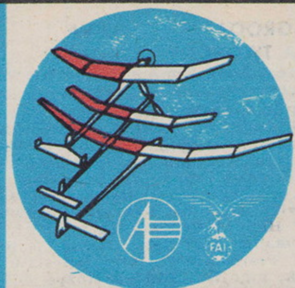
PL ISSN 0137-866X • Nr ind. 37606X





32 • (1915) • 1988-08-07 CENA 70 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Kpt. pil. instr. WŁODZIMIERZ SUŁECKI za sterami samolotów komunikacyjnych spędził dwadzieścia jeden tysięcy godzin i przeleciał jedenaście milionów kilometrów. Obecnie już nie lata, ale wciąż pracuje w Polskich Liniach Lotniczych LOT, służąc radą i doświadczeniem.
Zdjęcie: ANDRZEJ PAWLISZEWSKI

Z LOTU PO KRAJU

NAGRODA PAŃSTWOWA DLA TWÓRCÓW SOKOŁA

Prezydium Komitetu Nagród Państwowych przyznało z okazji Święta 22 Lipca nagrody państwowe.

W dziedzinie budowy maszyn Nagrodę I stopnia otrzymał zespół z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL Swidnik w składzie: mgr inż. **Stanisław Kamiński**, inż. **Stanisław Bielak**, mgr **Jan Bronowicz**, mgr inż. **Krzysztof Bzówka**, mgr inż. **Henryk Czerwiński**, mgr inż. **Roman Hermann**, mgr inż. **Roman Kalinowski**, inż. **Piotr Kobus**, inż. **Bolesław Majerczyk**, mgr inż. **Tadeusz Różyc** — za opracowanie dokumentacji technicznej. wykonanie prototypów i przeprowadzenie prób śmigłowca polskiej konstrukcji PZL Sokół.

Nasze serdeczne gratulacje.

ODZNACZENIE REDAKTORA KONIECZNEGO

Z okazji Święta Odrodzenia minister kultury i sztuki **Aleksander Krawczuk** wręczył odznaczenia państwowe grupie pracowników kultury za ich szczególne osiągnięcia w pracy zawodowej i działalności społecznej.

Miło nam powiadomić, że wśród odznaczonych był również redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski". **Jerzy R. Konieczny**, który udekorowany został Orderem Sztandaru Pracy II klasy.

Zespół SP gratuluje szefowi.

W UZNANIU SPOŁECZNEGO TRUDU

Zarząd Główny Aeroklubu PRL przyznał **(1988—06—24)** odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego grupie osób, które wyróżniły się w ofiarnej pracy i wieloletniej działalności społecznej na rzecz aeroklubów regionalnych i całego lotnictwa sportowego. Otrzymali je:

W aeroklubach: Jeleniogórskim — **Czesław Stachów**, **Józef Puszczyński**, **Jerzy Dąbrowski**, **Krzysztof Sokołowski**; Kieleckim — **Wiesław Barcic**; Krakowskim — **Janusz Razowski**, **Bronisław Malczyk**; Leszczyńskim — **Stefan Grys**; Kujawskim — **Andrzej Rakoczy**; Orląt — **Andrzej Remlein**, **Stanisław Lizak**; Ostrowskim — **Henryk Juszczak**; Podhalańskim — **Bronisław Kapałka**; Pomorskim — **Zdzisław Gębicki**, **Andrzej Szczypski**, **Henryk Jędrzejewicz**, **Walenty Popiołkowski**, **Jan Zagórski**: Rzeszowskim — **Mieczysław Górak**; Robotniczym w Świdniku — **Julian Kaleta**, **Tadeusz Zach**; ROW — **Bohdan Borowy**, **Roman Cyganek**, **Stanisław Wojciechowski**, **Longin Bednorz**, **Stanisław Robenek**, **Czesław Koszorz**, **Jolanta Kocjan**; Wrocławskim — **Krzysztof Wolfram**, **Józef Benedikt**; Zagłębia Miedziowego — **Alfred Wołczyński**, **Zbigniew Ochel**; Ziemi Piotrkowskiej — **Jacek Bednarek**, **Stefan Nawrocki**, **Zdzisław Wewer**;

w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej — płk dr hab. med. **Stanisław Czech**, płk dr med. **Jan Chrzanowski**, płk doc. dr hab. med. **Józef Domaszuk**, ppłk lek. med. **Tomasz Dubicki**, ppłk lek. med. **Kazimierz Kuska**, płk dr med. **Tadeusz Śliwiński**, ppłk dr med. **Jacek Szarek**, ppłk dr med. **Jerzy Tajchert**, płk dr **Julian Wonicki**;

seniorzy lotnictwa — **Franciszek Maciejewski** — (A. Warszawski. **Jerzy Bobkiewicz** (A. Pomorski). **Roman Jagusz** (A. Pomorski). **Waldemar Etter** (A. Pomorski), **Aleksy Przybylski** (A. Tatrzański). **Adam Baścik** (A. Tatrzański). **Józef Gigoń** (A. Tatrzański).

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE STANDARD

Druga połowa lipca stała w Lesznie Wlkp. pod znakiem XXXIII Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie standard. Startowało 49 pilotów. w tym reprezentanci RFN i Włoch.

W pierwszym tygodniu mistrzostw rozegrano cztery konkurencje. W I konkurencji — trójkąt 212 km — triumfowali uczestnicy niedawnych mistrzostw Europy. Wygrał **Janusz Trzeciak** (Aeroklub Rzeszowski) — 941 pkt.. przed **Januszem Centką** (A. Leszczyński) — 877 pkt. i **Mariuszem Rachwałem** (A. Ziemi Zamojskiej) — 862 pkt. W drugiej konkurencji pierwsze miejsce zajął **Łukasz Florkowski** (A. Ostrowski) — 1 000 pkt., przed **Franciszkiem Kępka** (A. Bielsko-Bialski) — także 1 000 pkt. i **Stanisławem Klukiem** — (A. Stalowowolski) — 994 pkt. III konkurencją był rozegrany w słabych warunkach atmosferycznych trójkąt 209 km. Najlepszą prędkość — 56,9 km/h osiągnął **Stanisław Zientek** (A. Bielsko-Bialski) i on wygrał konkurencję zdobywając 1 000 pkt., drugi był **F. Kępka** — także 1 000 pkt., a trzeci — **Janusz Gogała** (A. Wrocławski) — 989 pkt. W dobrych warunkach termicznych odbyła się natomiast IV konkurencja — trójkąt 241 km. Zakończyła się ona sukcesem **Adama Krasnodębskiego** (A. Opolski) — 92,2 km/h — 1 000 pkt. Następne miejsca zajęli: 2. **Tomasz Krok** (A. Stalowowolski) — 969 pkt.; 3. **Zbigniew Górecki** (A. Łódzki) — 943 pkt.

Na półmetku mistrzostw liderem był **Waldemar Jaworski** (A. Robotniczy w Świdniku) — 3 676 pkt., a następne miejsca zajmowali: 2. **Franciszek Kępka** — 3 673 pkt.; 3. **Paweł Frąckowiak** (A. Szczeciński) — 3 648 pkt.; 4. **Stanisław Wujczak** (A. Leszczyński) — 3 643 pkt.; 5. **Mariusz Poźniak** (A. Leszczyński) — 3 555 pkt.; 6. **Urszula Bocheńska-Wojda** (A. Białostocki) — 3 528 pkt. **Janusz Trzeciak** był dziesiąty. a **Janusz Centka** — dopiero trzydziesty siódmy.

Wyniki mistrzostw podamy w następnym numerze.

UDANE WAKACJE WARSZAWSKIEJ MŁODZIEŻY

23 lipca w Chrcynnie k. Nasielska odbyło się uroczyste zakończenie lotniczego obozu przysposobienia obronnego, zorganizowanego przez Kuratorium Oświaty i Wychowania m. st. Warszawy oraz Aeroklub Warszawski. Obecni byli: kurator wspomnianego kuratorium mgr **Jerzy Polański** i dyrektor do spraw szkolenia i sportu Aeroklubu PRL. płk dypl. pil. **Henryk Kącik**. W obozie uczestniczyło sześćdziesięciu uczniów szkół średnich, kandydatów na spadochroniarzy i pilotów szybowcowych oraz młodych pilotów i skoczków. Podczas niespełna miesiąca wykonano 1 200 skoków spadochronowych i wylatano na szybowcach 300 godzin. Trzynastu kandydatów zdobyło III klasę skoczka spadochronowego. a jedenastu — III klasę pilota szybowcowego. Zdobyto też ponad dwadzieścia innych klas. warunków do odznak lotniczych i nowych kwalifikacji wyszkoleniowych. Uczestnicy obozu mieli także zajęcia ogólnoobronne i kulturalne. Kierownictwo obozu stanowili: komendant mgr **Jerzy Walczak** (przedstawiciel kuratorium) oraz ppłk mgr **Marian Duński** i mgr **Andrzej Ciastoń** z AW. Tegoroczny obóz w Chrcynnie oceniono jako bardzo udany. Podczas obozu instruktor **Tomasz Kuchciński** wykonał tysięczny skok spadochronowy.

W SKRÓCIE

● W Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie przeprowadzono w ramach obchodów 45-lecia ludowego Wojska Polskiego Spartakiadę Wojsk Lotniczych.

● W jednostce 6 Pomorskiej Brygady Powietrzno-Desantowej odbyła się uroczystość nadania tytułu skoczka spadochronowego kilkudziesięcioosobowej grupie żołnierzy. którzy po odbyciu przeszkolenia spadochronowego wykonali określoną liczbę skoków.

● W Aeroklubie Grudziądzkim w Lisich Kątach odbył się w dniach 1—10 lipca br. kurs dla kandydatów na instruktorów modelarstwa lotniczego. który ukończyło 17 osób. otrzymując uprawnienia instruktora modelarstwa lotniczego III klasy.

ZMARLI

W czerwcu br. w Nałęczowie. **AUGUSTYN BOBEK-ZDANIEWSKI**, konstruktor lotniczy. od 1923 pracownik wytwórni „Samolot". potem przez wiele lat Podlaskiej Wytwórni Samolotów. konstruktor m.in. samolotów PWS 14. 16. 16bis i 26. Pochowany na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie.

8 lipca 1988 śmiercią lotnika, w wieku 26 lat, **ANDRZEJ KOŚCIELNIAK**, pilot Zakładu Usług Agrolotniczych WSK PZL Mielec.

15 lipca 1988, w wieku 59 lat, **JERZY KUBERSKI**, długoletni pracownik przemysłu lotniczego i silnikowego. ostatnio zatrudniony w Zrzeszeniu Wytwórni Sprzętu Lotniczego i Silnikowego PZL. odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi.

17 lipca 1988, w wieku 69 lat, dr med. **EDMUND BARANCEWICZ**, płk. w st. spocz., długoletni oficer Wojsk Lotniczych, wieloletni chirurg Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

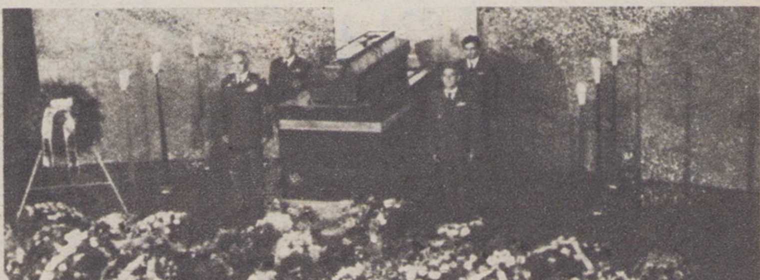
POŻEGNANIE PELAGII MAJEWSKIEJ

Na Cmentarzu Komunalnym w Warszawie na Powązkach 21 lipca społeczność lotnicza tłumnie pożegnała zmarłą śmiercią lotnika 12 lipca wybitną pilotkę Pelagię Majewską.

Trumnę ze zwłokami Zmarłej wystawiono w Domu Przedpogrzebowym. Wartę honorową pełnili lotnicy sportowi, pracownicy Biura ZG APRL oraz pracownicy Zakładu Usług Agrolotniczych WSK PZL Warszawa Okęcie. Honory Zmarłej oddał poczet sztandarowy Aeroklubu Warszawskiego.

Podczas uroczystości żałobnej udekorowano trumnę Zmarłej Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, przyznanym Pelagii Majewskiej pośmiertnie przez Radę Państwa, za wybitne zasługi dla lotnictwa polskiego. Hołd Zmarłej oddał w swym przemówieniu prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. Jerzy Zych. W imieniu pracowników Zakładu Usług Agrolotniczych, koleżanek i kolegów, pożegnał Pelagię Majewską szef pilotów ZUA Ireneusz Kowalewski. Ostatni lotniczy hołd wybitnej pilotce oddała trójka Zlinów 142 Aeroklubu Warszawskiego, przelatując kilkakrotnie nad miejscem żałobnej uroczystości.

Z Warszawy trumna ze zwłokami Pelagii Majewskiej przewieziona została do Lublina, gdzie pochowano Ją na cmentarzu przy ulicy Lipowej.





Na zdjęciach, w kolejności: trumna ze zwłokami Pelagii Majewskiej wystawiona w Domu Przedpogrzebowym na Cmentarzu Komunalnym na Powązkach. Wartę honorową pełnią przedstawiciele Aeroklubu PRL. ● Trumna podczas wynoszenia z Domu Przedpogrzebowego. Honory Zmarłej oddaje poczet sztandarowy Aeroklubu Warszawskiego. ● Chwila po dekoracji Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, nadanym pośmiertnie Pelagii Majewskiej przez Radę Państwa.

Zdjęcia: B. Koszewski

W NASTĘPNYM NUMERZE

- MISTRZOSTWA W RYBNIKU
- LOTEM DO AUSTRALII
- HOLOWANIE W CHICAGO
- PIERWSZY IŁ-96-300
- NA MARSA
- BARWA: PZL P 11

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **WŁOCHY.** W dniach 1—16 lipca br. odbyły się we Włoszech VI Lotniowe Mistrzostwa Europy. Rozegrano je w przepięknej scenerii Dolomitów Włoskich (startowiska: M. Dolada — 1938 m npm, M. Avena — 1453 m npm, Le Tofane — 3243 m npm). Uczestniczyło 89 pilotów z 19 krajów europejskich oraz doborowa stawka pilotów (poza konkursem) z Australii (6), Japonii (1) i Brazylii (1). Mistrzem Europy został John Pendry (W. Brytania), wicemistrzami — Bruce Goldsmith i Jes Flynn, również z W. Brytanii. Z krajów socjalistycznych najwyżej uplasował się Aleksandr Sutiagin z ZSRR (35. pozycja). Najlepszy z Polaków — Józef Korol — zajął 59. miejsce. Wyniki zespołowe: 1. W. Brytania, 2. RFN, 3. Włochy. Zespół polski zajął 16. miejsce. (W)

● **ICAO.** Rada Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego na swym posiedzeniu 14 lipca br. w Montrealu zaaprobowała utworzenie międzynarodowej komisji śledczej, która ma zająć się wyjaśnieniem do końca wszelkich okoliczności zestrzelenia irańskiego samolotu A.300 z 290 pasażerami na pokładzie przez amerykański krążownik w Zatoce Perskiej.

● **USA.** W porcie lotniczym Newark, w stanie New Jersey, otwarto 22 maja nowy pawilon dworca — Terminal C o powierzchni 875 000 m². Obsługuje on pasażerów linii Continental Airlines, z którego funduszy wybudowano nowy pawilon. Port w Newark może obecnie obsłużyć rocznie do 22 mln pasażerów.

● **HISZPANIA.** Linie lotnicze Iberia przewiozły w ub.r. 14,1 mln pasażerów, co stanowi wzrost o 3,5% w stosunku do 1986.

● **WIELKA BRYTANIA.** Towarzystwo British Midland Airways otrzymało zezwolenie na obsługę z Heathrow rejsów do 11 miast europejskich: Brukseli, Dublina, Düsseldorfu, Frankfurtu, Genewy, Mediolanu, Malagi, Palomy, Paryża, Rzymu i Zürychu. W 1988 zamierza się przewieźć 2,5 mln pasażerów.

● **IATA.** Przewoźnicy powietrzni — członkowie IATA przewieźli swymi samolotami w pierwszym kwartale br. 41,5 mln pasażerów, o 13% więcej w stosunku do 1987.

● **WENEZUELA.** Siły powietrzne zamierzają zmodernizować swą flotę poprzez zakupy w zakładach Dassault-Breguet we Francji nowych samolotów Mirage-50.

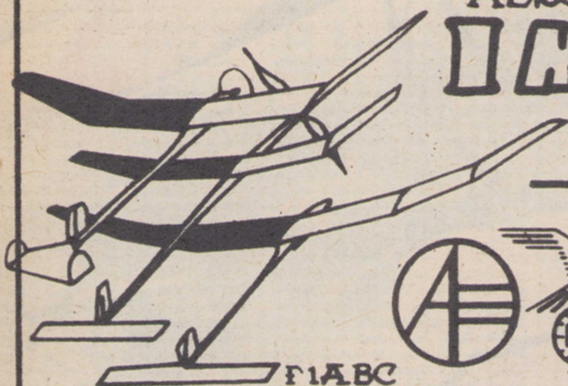
● **USA.** Koncern Sikorsky'ego otrzymał od US Navy zamówienie wartości 188 mln dolarów USA na wykonanie serii (175) śmigłowców SH-60F przeznaczonych do zwalczania łodzi podwodnych.

● **RFN.** W Hahnweide rozegrano tradycyjne 21. z kolei międzynarodowe zawody szybowcowe z udziałem 81 zawodników z Hiszpanii, Jordanii, Szwajcarii i RFN. Przeprowadzono w ciągu pięciu dni lotnych cztery konkurencje w pięciu klasach: otwartej, standard, 15-metrowej, 17-metrowej i dwumiejscowej. Ogółem na zawodach wykonano 320 startów, 146 lądowań w terenie, wylatano 1107 godzin.

● **WIELKA BRYTANIA.** Statystyki wykazują, że w Londynie 25-krotnie bardziej niebezpieczny jest dojazd z centrum miasta na lotnisko Heathrow niż podróż samolotem.

● **ZSRR.** Dziennik „Izwiestia" (nr 199 z 17 lipca br.) podał sensacyjną wiadomość, że Związek Radziecki zademonstruje na międzynarodowej wystawie lotniczo-kosmicznej w Farnborough samolot myśliwski MiG-29.

● **OSTIV.** Podano do wiadomości, że następny kongres OSTIV odbędzie się w dniach 19—26 maja 1989 podczas 21. szybowcowych mistrzostw świata (1989-05-13—28) w Wiener Neustadt w Austrii.





AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

I MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI
MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH JUNIORÓW

1ST FAI WORLD FREE FLIGHT
CHAMPIONSHIPS FOR JUNIORS * * 1988 *
8 – 15 AUGUST '88 • POLAND • LESZNO •

WITAMY W LESZNIE • WELCOME TO LESZNO

Tradycja rozgrywania modelarskich zawodów lotniczych dla juniorów sięga w wielu krajach szeregu lat. W Polsce klasyfikacja juniorów zapoczątkowana została w 1960 podczas XXV Mistrzostw Polski Modeli Swobodnie Latających w Gnieźnie, gdy startowało 79 najlepszych juniorów z całej Polski. Mistrzostwa Polski juniorów w dyscyplinach modelarstwa lotniczego rozgrywane są do dzisiaj.

W sportach lotniczych nie organizowano dotychczas oddzielnych mistrzostw świata juniorów. Mistrzostwa Świata Juniorów w Modelarstwie Lotniczym, rozgrywane w dniach 8—15 sierpnia 1988 w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wielkopolskim, są pierwszą tego rodzaju imprezą w świecie. Ich początek sięga 1986, gdy Aeroklub PRL złożył wstępną propozycja przeprowadzenia w Polsce mistrzostw świata modeli swobodnie latających juniorów, co spotkało się z ogromnym zainteresowaniem modelarzy wszystkich krajów, w których uprawiany jest sport modelarski.

Oficjalna oferta APRL, złożona na posiedzeniu CIAM w Paryżu w 1987, przyjęta została pozytywnie przez delegatów wszystkich aeroklubów narodowych. Dyrektor Generalny i Prezydent Honorowy FAI, dr Čenek Kepak, zadeklarował osobisty patronat, mając nadzieję, że zapoczątkuje to mistrzostwa świata i kontynentów dla juniorów w innych dyscyplinach sportów lotniczych.

Dzisiaj witamy w Lesznie młodzież lotniczą z osiemnastu państw czterech kontynentów, działaczy, sędziów i dziennikarzy. Życzymy udanych lotów i sportowej rywalizacji pod słonecznym niebem!

KOMITET HONOROWY

- dr Čenek Kepak – dyrektor generalny FAI;
- Aleksander Kwaśniewski – przewodniczący Komitetu do Spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej;
- gen. bryg. pil. Jerzy Zych – prezes Aeroklubu PRL.

MIĘDZYNARODOWE JURY

- Pierre Chaussebourg – delegat Francji w CIAM-FAI, sekretarz Międzynarodowej Komisji Modelarstwa Lotniczego FAI – przewodniczący jury;
- Martin Dilly – delegat Nowej Zelandii w CIAM-FAI, przewodniczący Międzynarodowej Komisji Modelarstwa Lotniczego FAI ds. szkolenia – członek jury;
- Paweł Włodarczyk – delegat Polski w CIAM-FAI, kierownik Wydziału Modelarstwa Lotniczego i Kosmicznego APRL – członek jury.

POMYŚLNYCH LOTÓW

Idea organizowania międzynarodowych zawodów dla juniorów w sportach lotniczych, którą zainicjował prezydent FAI, została zaaprobowana przez Konferencję Generalną FAI w 1985. Decyzję tę gorąco przyjęło młode pokolenie pilotów, będących członkami FAI.

Aeroklubowi PRL, jako aktywnemu członkowi FAI, rozumiejącemu entuzjazm młodzieży, powierzono organizację pierwszych Mistrzostw Świata FAI Juniorów w Modelarstwie Lotniczym. Nie jest to łatwe zadanie, ale dzięki długiej tradycji organizowania zawodów modelarskich w Polsce, przy pomocy setek modelarzy, przy poparciu rządu i władz lokalnych oraz Jerzego Zycha, prezesa Aeroklubu PRL i Pawła Włodarczyka, delegata Polski do Komisji Modelarskiej FAI, sądzę, że mistrzostwa zakończą się pełnym sukcesem.

Życzę wszystkim juniorom, biorącym udział w tych historycznych, pierwszych mistrzostwach świata, aby już w młodym wieku osiągnęli wysoki poziom umiejętności. Modelarstwo daje młodzieży ogromne możliwości wypróbowywania nowych rozwiązań technicznych i rozwoju swych zdolności.

Mistrzostwa te powinny spopularyzować modelarstwo i lotnictwo wśród młodych ludzi i udowodnić im, że i oni mogą odnosić sukcesy.

Jestem przkonany, że pierwsze Mistrzostwa Świata FAI Juniorów w Modelarstwie Lotniczym pokażą, jak wiele talentów oczekuje na sposobność ujawnienia.

Pomyślnych lotów, szczęścia, niechaj wygra najlepszy!

Dr ČENEK KEPAK
Dyrektor Generalny FAI

STARTUJĄ

W skład ekipy polskiej, powołanej przez prezesa APRL, weszli następujący zawodnicy: w klasie F1C — **Dariusz Sikorski** (A. Szczeciński), **Marian Szender** (A. Gliwicki), **Mariusz Gąsiorowski** (A. Śląski); w klasie F1B — **Józef Kościarz** (A. Gliwicki), **Waldemar Złotnik** (A. Suwalski); **Grzegorz Szwedo** (A. Stalowowolski), **Piotr Książek** (A. Wrocławski), **Andrzej Kudła** (A. Mielecki), w klasie F1A — **Bogusław Miodunka** (A. Mielecki), **Marek Wojtyński** (A. ROW), **Mariusz Urban** (A. Zagłębia Miedziowego), **Krzysztof Korzeniecki** (A. Białostocki).

Ostateczny skład w klasach F1A i F1B poda 9 sierpnia kierownik ekipy polskiej.

Udział w I Mistrzostwach Świata Modeli Swobodnie Latających Juniorów zgłosiły ostatecznie aerokluby narodowe następujących państw: ARGENTYNA — 5 osób; BUŁGARIA — 13 osób; CZECHOSŁOWACJA — 9 osób; DANIA — 4 osoby; FINLANDIA — 7 osób; FRANCJA — 14 osób; HOLANDIA — 7 osób; IZRAEL — 7 osób; JUGOSŁAWIA — 2 osoby; KRLD — 12 osób; POLSKA — 12 osób; RFN — 14 osób, SZWECJA — 6 osób; USA — 14 osób; WĘGRY — 13 osób; ZSRR — 13 osób.

Wstępnego zgłoszenia nie potwierdziły reprezentacje Austrii i NRD.

PROGRAM MISTRZOSTW

8 sierpnia — poniedziałek: przyjazd zawodników i obsługi;

9 sierpnia — wtorek: uroczyste otwarcie połączone z pokazami wszystkich dyscyplin sportów lotniczych;

10 sierpnia — środa: trening na lotnisku oraz konkurs pieśni i tańców narodowych;

11 sierpnia — czwartek: 7 kolejek lotów w klasie F1A oraz 3 kolejki lotów dogrywkowych; dekoracja zwycięzców w klasie F1A;

12 sierpnia — piątek: 7 kolejek lotów w klasie F1C oraz 3 kolejki lotów dogrywkowych; dekoracja zwycięzców w klasie F1C;

13 sierpnia — sobota: 7 kolejek lotów w klasie F1B oraz 3 kolejki lotów dogrywkowych; dekoracja zwycięzców w klasie F1B;

14 sierpnia — niedziela: uroczyste zakończenie mistrzostw i widowisko światło i dźwięk;

15 sierpnia — poniedziałek: wyjazd uczestników.

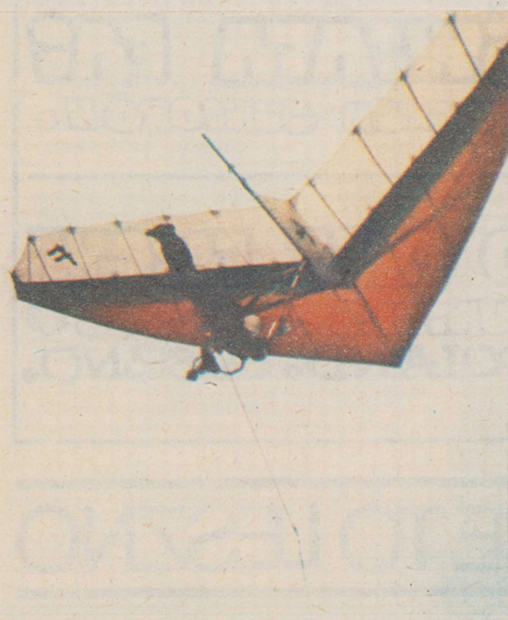
LESZNO i WOJEWÓDZTWO

Województwo leszczyńskie należy do najmniejszych, ale turystycznie atrakcyjnych. Teren równinny urozmaicony jest licznymi jeziorami polodowcowymi, a także rzekami i kanałami. Znajdują się tu duże kompleksy leśne, liczne zabytki architektury, pomniki i rezerwaty przyrody.

Leszno otrzymało prawa miejskie w 1547. Znajdują się tu liczne zabytki architektury świeckiej i sakralnej, m. in. barokowy ratusz, oraz wiele terenów zielonych: kilka parków, planty wokół Starego Miasta, ok. 14 ha lasu. Niedaleko Leszna położone są atrakcyjne ośrodki wczasowe oraz zabytkowe miasto Rydzyna, w którym mieszkać będą uczestnicy mistrzostw.

Rydzyna położona jest nad Rowem Polskim (Kopalnica) — prawym dopływem Baryczy. Pierwsza wzmianka o Rydzynie pochodzi z 1403. Prawa miejskie Rydzyna otrzymała najprawdopodobniej w 1422. Miasto uznane jest za zabytek urbanistyczny i architektoniczny. Najbardziej znanym zabytkiem jest dominujący nad miastem zamek z początków XV w., otoczony fosą.

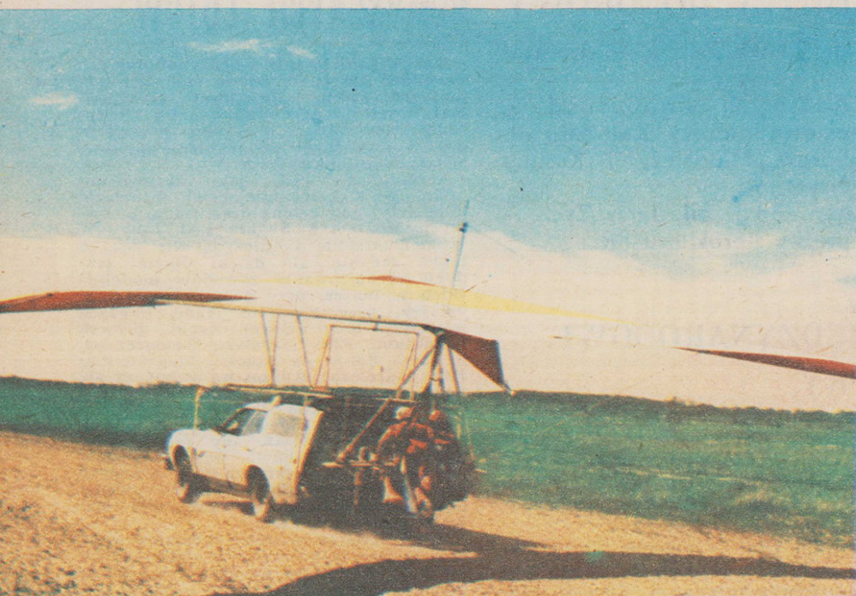




1



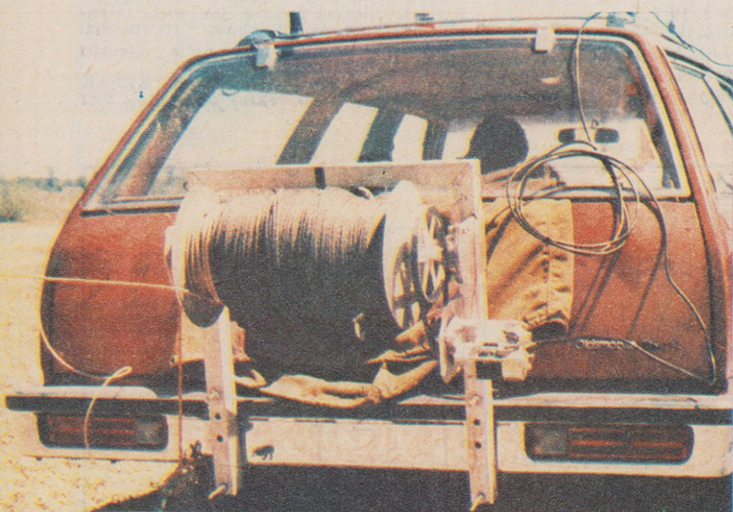
2



3



4



5



6



7

MIROSŁAW RODZEWICZ • KORESPONDENCJA z USA

HOLOWANIE w CHICAGO

W okresie od 9 do 21 maja br. przebywała w Chicago trzyosobowa grupa polskich lotniarzy, zaznajamiając się tam praktycznie z metodami holowania lotni. Geneza tego wyjazdu sięga jednak jesieni 1987, kiedy odbył się na Żarze kurs teoretyczny holowania lotni, zorganizowany przez ZG APRL, Aeroklub Bielsko-Bialski i Akademicki Ośrodek Konstrukcyjny Politechniki Warszawskiej.

Przedsięwzięcie to miało na celu reaktywowanie w Polsce holowania, jako sposobu startu w oparciu o kryteria współczesnej, rozwiniętej techniki lotniowej. Podjęte bowiem przed blisko 10 laty pierwsze próby holowania lotni zostały przerwane serią tragicznych wypadków, w następstwie czego przez wiele lat obowiązywał w aeroklubach zakaz lotów holowanych. W tym czasie opracowano na Zachodzie nowe, bezpieczne sposoby startu. Największe uznanie zdobyły: metoda z podwójnym zaczepem piersiowym oraz tzw. metoda Donella Hewetta z samoadaptującą się uzdą. Istotną cechą tych metod jest powiązanie holu z tułowiem pilota, co zapewniło pełną sterowność lotni we wszystkich fazach startu. Holowanie stało się więc na świecie konkurencyjne dla startów górskich i zdobyło ogromną popularność. W terenie nizinnym zaczęto rozgrywać zawody przelotowe.

Upowszechnienie zatem bezpiecznych metod holowania lotni w Polsce stało się potrzebą chwili. Wspomniany kurs, będący pierwszym krokiem w tym kierunku, został odnotowany przez „Skrzydlatą Polskę". Zamieszczone sprawozdanie, które w zamiarze autora miało być dokumentacją faktu — wywołało jednak efekt niespodziewany, działając jak przysłowiowa „płachta na byka" i to aż za oceanem (tam również czyta się „Skrzydlatą"!).

Otóż w Chicago znajduje się duży klub lotniowy o nazwie Reel Hang Glider Pilots Association. Słowo „reel" oznacza szpulę, ale dowcip polega na tym, że czyta się je tak jak słowo „real" — czyli rzeczywisty, z prawdziwego zdarzenia. Zbieg znaczeń dobrany jest nieprzypadkowo, gdyż klub wykonuje rocznie po kilka tysięcy lotów holowanych i posiada dużą renomę w USA. W ramach tego klubu działają również piloci ze środowiska polonijnego, wśród których aktywnością wyróżnia się dobrze znany w Polsce — pionier naszego lotniarstwa — Jerzy Lutkowski. Pamiętamy jego niespokojnego ducha. Trzeba przyznać, że po latach duch ten nie uległ osłabieniu.

Przeczytawszy sprawozdanie w „Skrzydlatej", nasz rodak zadał sobie pytanie: po co w Polsce próbuje się wyważać otwarte drzwi, zaczynając rozwiązanie problemu od podstaw, skoro na jego „podwórku" holowanie jest rzeczą rutynową, sprawdzoną i bezpieczną. Wychodząc z założenia, że stosowana w Chicago metoda jest najlepsza, bo efektywna i najprostsza — postanowił jednym, zdecydowanym posunięciem przenieść swoich dawnych kolegów z Polski z etapu ostrożnych początków do etapu zaawansowania. Pomysł sprowadzał się do zaproszenia trzech lotniarzy z krajowej czołówki do USA i przeszkolenia ich na sprzęcie używanym w klubie. Zaproszenie to zostało wyrażone w artykule, który J. Lutkowski przesłał do SP, przedstawiającym metody holowania stosowane w Stanach.

Trzeba przyznać, że pomysł niezwykle prosty i cokolwiek śmiały w swej fantazji. Aby mógł być zrealizowany — musiał trafić na sprzyjający grunt. Grunt taki należało przygotować. Ze swej strony Jerzy zadeklarował pokrycie kosztów utrzymania, szkolenia oraz wyposażenia naszej ekipy w sprzęt umożliwiający uruchomienie analogicznego systemu holowania w Polsce. Dla milionera — to niby nic. Ponieważ jednak nasz rodak do takich (niestety!) nie należy — musiał znaleźć dodatkowego sponsora. Podzielił się pomysłem ze swym kolegą klubowym utalentowanym pilotem Henrykiem Stefańskim, któremu zamysł ten również się spodobał i razem postanowili partycypować w kosztach przedsięwzięcia. Do załatwienia zostało jednak jeszcze wiele spraw organizacyjnych. Z pomocą pospieszył im Jan Król, prezes działającego w Chicago Polsko-Amerykańskiego Aeroklubu, energiczny działacz środowiska polonijnego, rozkochany w szybowcowym i samolotowym lataniu zakopiańczyk.

Pozostała jeszcze jedna istotna sprawa, która jest zasługą Jerzego: stworzenie sprzyjającego klimatu pośród amerykańskich kolegów klubowych (wszak szkolenie miało się odbyć w ich środowisku). W szczególności ważne było zainteresowanie sprawą i uzyskanie merytorycznej pomocy od instruktora klubowego M. Bunnera — mającego ogromne doświadczenie i autorytet, którego mógłby mu pozazdrościć niejeden nauczyciel latania. W ten sposób został przygotowany grunt za oceanem.

W kraju natomiast opublikowane zaproszenie zabrzmiało jak przysłowiowa „propozycja nie do odrzucenia", skierowana zwłaszcza w stronę Zarządu Głównego APRL i Komisji Lotniowej. Zaangażowanie władz aeroklubowych zostało poprzedzone analizą społecznych korzyści wynikających z realizacji wyjazdu, która wykazała, że jest on celowy. Aeroklub postanowił więc firmować wyjazd. Dzięki poparciu prezesa ZG APRL, gen. J. Zycha, udało się uzyskać poważną zniżkę w kosztach przelotu. Była to ze strony PLL LOT bardzo istotna pomoc, która urealniła cały wyjazd. Jest to rzecz godna podkreślenia, że LOT, mający w dobie reformy niemało własnych problemów, wspiera poczynania swoich uboższych krewnych ze sportowej awiacji. Aeroklub jest wszakże lotniczą szkołą i przedszkolem późniejszych transkontynentalnych lotów i wielu pilotów LOTU stawiało tu swe pierwsze kroki.

Tak więc spełnione zostały niezbędne warunki do realizacji wyjazdu. Ekipa lotniarzy została tak wytypowana, aby znaleźli się w niej piloci z różnych regionów kraju, mający wiele doświadczenia pilotażowego, inżynierskiego oraz zawodniczego. W jej skład wchodzili: Józef Korol (Wrocław), Zygmunt Konieczny (Słupsk) i Mirosław Rodzewicz (Warszawa).

Pierwsze kroki za oceanem — to oczywiście nowe przeżycia i wrażenia. Jedno z nich — to przyjemna atmosfera i zainteresowanie towarzyszące przybyciu ekipy. Drugie — to wysoki poziom klubowego latania. Poziom ten przejawia się w dbałości o sprzęt. Nie wolno np. postawić lotni na nosie, gdyż powoduje do deformacje profili przez napór wiatru, na co nasi krajowi piloci zazwyczaj nie zwracają uwagi. Inny przykład — to utrzymanie czystości sprzętu. Poziom ten przejawia się również w precyzji i elegancji pilotażu. Rzadkością były np. nieutrzymane, a tym bardziej nieustanne lądowania. Łączka, 15×30 m, była wystarczającym lądowiskiem, na którym mieścił się każdy pilot. Rzuca się w oczy duża umiejętność wykorzystania termiki. Przeciętny nalot klubowego pilota wynosi 100--200 h w roku, uzyskanych przede wszystkim po startach holowanych.

Organizacja lotów opiera się na wykorzystaniu pozbawionego większych przeszkód terenu z drogą długości ok. 4 km. Wszystkie holowania odbywały się z tej drogi, nawet przy 90° odchyłce wiatru. Startowano po prostu z tej strony, z której wiatr był bardziej czołowy. Oczywiście, zbyt duża odchyłka stanowiła pewne utrudnienie i dlatego wytypowany był również teren rezerwowy; z drogą w przybliżeniu prostopadłą. Dwie skrzyżowane drogi całkowicie umożliwiają starty.

Warto zaznaczyć, że nie chodzi tu o lotnisko. W jednym przypadku był to teren rozległego parku rekreacyjnego, w drugim — zwykła droga pośród pól farmerskich. Jedyny wymóg — to brak przeszkód terenowych, mogących spowodować zaczepienie liny podczas holowania lub po jej odczepieniu. Oczywiście, należy również uwzględnić innych użytkowników dróg, którzy mogą stanowić nieprzewidzianą przeszkodę. W praktyce, przy zachowaniu uwagi, po tej samej drodze porusza się kilka samochodów biorących udział w organizacji lotów, a wymijanie samochodu holującego następuje od strony nawietrznej.

Bezpieczeństwo lotów zapewnia wyposażenie radiowe. W radiotelefony wyposażone są samochody holujące, pomocnik startowy oraz piloci. Kierowca samochodu holującego nie ma kontaktu wzrokowego z lotnią i reaguje wyłącznie na wskazania dynamometru mierzącego siłę w linie oraz na korespondencję radiową pomocnika startowego lub pilota. Dzięki wyposażeniu radiowemu możliwe są równoczesne hole kilku zespołów — oczywiście z zachowaniem odstępów. Osiągane wysokości, przy standardowej długości liny 900 m, mieszczą się w przedziale 500—700 m, w zależności od warunków atmosferycznych. Jest to więc latanie na dużą skalę, a podane liczby uzasadniają celowość stosowania radia, gdyż sygnały optyczne byłyby po prostu nieskuteczne.

Organizacja lotów polega na tym, że w sąsiedztwie drogi startowej, z obydwu jej końców, zależnie od kierunku wiatru, jest wyznaczona powierzchnia postojowa dla lotni oraz samochodów. Lotnie na postoju wiąże się do wbitych w grunt kołków tak, aby znajdowały się one na lekko dodatnich kątach natarcia. Jest to wyłączna możliwość „parkowania" lotni, a przywiązanie następuje już na etapie rozkładania skrzydeł. W ten sposób unika się niespodziewanych przewrotek i możliwości uszkodzenia własnego lub cudzego sprzętu. Ponieważ mamy tu do czynienia z organizacją lotów związaną stacjonarnie z drogą, kołki mogą być wbite na stałe. W pewnej odległości od powierzchni postojowej wytyczone jest lądowisko. Przestrzega się zasady, że lotnie podchodzące do lądowania nie mogą przelatywać nisko nad parkującymi lotniami lub samochodami.

Przebieg startu jest następujący. Przygotowany do lotu, ubrany w uprząż pilot przenosi lotnię ze stanowiska postojowego na drogę. Zalecane jest (zwłaszcza przy silniejszym wietrze), aby towarzyszył mu pomocnik. W tym samym czasie na początek drogi wyjeżdża samochód holujący. Następuje sprawdzian łączności radiowej, po czym samochód zaczyna rozwijać linę wzdłuż drogi. Koniec liny jest przytrzymywany w tym czasie przez dodatkowego pomocnika. Przydeptuje on koniec liny, gdyż podczas rozwijania z bębna zwijarki nie wolno jej trzymać w ręce. Przez ten czas pilot podczepia się do lotni i w towarzystwie swego pomocnika dokonuje obowiązkowego sprawdzenia podwieszenia.

Po rozwinięciu liny — kierowca informuje przez radio, że przystępuje do podczepiania końca liny do haka dynamometru. Jest to sygnał, że pilot również może podpiąć się do holu. Dokonuje tego pomocnik, rozwijając w specjalny sposób linkę uzdy i zapinając zaczep. Obowiązkiem pilota jest skontrolowanie prawidłowości tych operacji i uporządkowania linek uzdy i wyczepu. Po upewnieniu się, że wszystko jest przygotowane, pilot wydaje polecenie wykonania naciągu wstępnego. Polecenie to jest przekazywane drogą radiową przez pomocnika startowego, a kierowca winien potwierdzić jego wykonanie. Następnie, pilot unosi lotnię starając się utrzymać ją poziomo i na właściwych kątach natarcia, po czym wyczekawszy odpowiedni moment podaje komendę startową. Komendę tę przekazuje kierowcy pomocnik startowy. Kierowca rusza starając się możliwie dokładnie utrzymać wartość siły startowej na dynamometrze. Jest on równocześnie informowany przez pomocnika, czy start się udał lub też czy ma zatrzymać samochód. Po uzyskaniu bezpiecznej wysokości pilot ma już pewną swobodę ruchu i może sam obsługiwać własny radiotelefon. Wydaje on polecenie zwiększenia ciągu do wartości nominalnej, zależnej od czynników utrudniających pilotaż. Gdy lotnia jest na pułapie, daje również komendę zatrzymania samochodu celem zluzowania holu przed odczepieniem.

Procedura radiowa z pośrednictwem pomocnika startowego wynika ze specyfiki obsługi radiotelefonu (konieczność wciśnięcia przełącznika). W fazie lotów szkolnych rolę pomocnika spełnia instruktor, przekazując na bieżąco swoje uwagi pilotowi lub kierowcy.

Po wyczepieniu lotni kierowca zwija linę na zwijarce i powraca na miejsce startu. Sprawnie przeprowadzona operacja pozwala mu obejrzeć z bliska lądowanie lotni, którą holował.

Opis techniczny systemu Czytelnicy znają już częściowo z artykułu J. Lutkowskiego zamieszczonego w SP, nr 5/1988. Za tydzień rozszerzymy go o parę szczegółów.

(cdn.)

Mgr inż. **MIROSŁAW RODZEWICZ**

NA ZDJĘCIACH: 1 — Lotnia po starcie; widoczna uzda ● 2 — Widok na pole wzlotów ● 3 i 4 — System ATOL ● 5 — Bęben nawijarki; w lewym rogu znajduje się cylinder dynamometru ● 6 — Wskaźnik dynamometru ● 7 — Start lotni; pomocnik startowy przekazuje kierowcy informacje o udanym starcie.

Zdjęcia autora



LATAĆ JAK POLACY



Ekipy Czechosłowacji (2. miejsce), Polski (1. miejsce) i NRD (3. miejsce) na podium zwycięzców IV Samolotowych Mistrzostw Państw Socjalistycznych w Lataniu Precyzyjnym w Częstochowie.

Zdjęcia autora

Latać tak precyzyjnie jak Polacy — to marzenie i cel wszystkich pilotów samolotowych, którzy interesują się sportową rywalizacją w coraz liczniejszych imprezach w lataniu precyzyjnym, od zawodów regionalnych po mistrzostwa Europy i świata. Jedną z imprez, która staje się dobrą, coroczną tradycją są mistrzostwa państw socjalistycznych, zainicjowane przez Aeroklub PRL. Po raz pierwszy impreza tego rodzaju odbyła się przed trzema laty w Krakowie. IV Samolotowe Mistrzostwa Państw Socjalistycznych w Lataniu Precyzyjnym odbyły się natomiast w Częstochowie, w dniach 29 czerwca — 2 lipca 1988. Wzięły w nich udział pięcioosobowe reprezentacje CSRS, NRD, Węgier i Polski oraz poza konkursem druga, pięcioosobowa ekipa polska i po jednym zawodniku enerdowskim i węgierskim. Wszystkie ekipy wystąpiły w najsilniejszych składach. Faworytami byli nasi reprezentanci, na czele z utrzymującym się w wysokiej formie dwukrotnym mistrzem świata Wacławem Nyczem. Ale przecież Czechosłowacy to drużynowi wicemistrzowie Europy i świata, a NRD jest czwartym zespołem Starego Kontynentu.

I konkurencja — nawigacyjna — nie zapowiadała łatwego zwycięstwa Polaków. Najbardziej regularnie trasę przelecieli Czechosłowacy: Touzimsky — tylko 15 punktów karnych i Fiala — 21 pkt. Pełne rozpoznanie — 8 obiektów i 17 znaków (podobnie było w II konkurencji) — miało jednak tylko trzech Polaków: Nycz, Darocha i Wacław Wieczorek. Konkurencję wygrał Nycz — 39 pkt. karnych (tylko za regularność lotu) przed Fialą — 41 pkt. i Darochą — 48 pkt. Czwarty wynik dnia uzyskał startujący poza konkursem Michalski — 56 pkt.

W II konkurencji — także nawigacyjnej — koncertowo poleciał wicemistrz świata, częstochowianin Skalik. Do ideału czyli bezbłędnego wykonania konkurencji zabrakło mu tylko jednej sekundy (!) w regularności przelotu, za co otrzymał 3 punkty karne. Rozpoznanie bowiem — tak jak Kachaniak, Nycz i Marian Wieczorek — miał pełne. Groźny i doświadczony Fiala pomylił się w próbie nawigacyjnego przygotowania planu lotu, za co otrzymał aż 100 punktów karnych, co praktycznie wyeliminowało go z rywalizacji o czołowe miejsce w zawodach. Z zawodników zagranicznych ponownie najlepszy był Czechosłowak, tym razem Jakeš — 82 pkt. Konkurencję wygrał Skalik — 3 pkt. przed startującym poza konkursem Kachaniakiem — 18 pkt. (spora to niespodzianka), Nyczem — 21 pkt. i Marianem Wieczorkiem — 30 pkt.

Po dwóch konkurencjach prowadził Nycz, wyprzedzając Skalika o 17 pkt., startującego poza konkursem Michalskiego o 28 pkt. i Darochę — już o 56 pkt. Najlepszy z zawodników zagranicznych, Touzimsky — mając 190 pkt. był szósty w klasyfikacji oficjalnej i jedenasty, za dziesiątką Polaków, w klasyfikacji nieoficjalnej.

III konkurencja — cztery precyzyjne lądowania: normalne, bez użycia silnika, bez użycia silnika i klap oraz znad przeszkody (dwumetrowa bramka) — przy obowiązującym, nowym regulaminie, punktowana jest jednak na tyle wysoko, że może przynieść istotne zmiany w klasyfikacji ogólnej. Obecnie bowiem, kto jest słaby w lądowaniach, nie ma co marzyć o wysokim miejscu w zawodach i mistrzostwach w lataniu precyzyjnym.

Czterema idealnymi lądowaniami na szerokiej na dwa metry linii centralnej popisali się startujący poza konkursem Chrząszcz i mistrz Europy Darocha. Trzy celne lądowania i tylko jeden metr przelotu w lądowaniu znad bramki miał Marian Wieczorek, za co otrzymał 4 punkty karne. Ku ogólnemu zaskoczeniu bardzo dobrze lądował Węgier Szabadfi. Trzy lądowania miał celne, a tylko w lądowaniu bez użycia silnika koła pilotowanej przez niego Wilgi dotknęły betonu metr przed linią centralną. Lider Nycz zaczął nie najlepiej. Już w pierwszej próbie — lądowanie normalne — miał jednometrowy niedolot, za co otrzymał aż 10 punktów karnych. W następnych trzech próbach lądował jednak po mistrzowsku i nie dał sobie odebrać zwycięstwa w zawodach, tym bardziej, że drugi w klasyfikacji ogólnej Skalik w lądowaniach „złapał" 13 pkt. Z zawodników zagranicznych dobrze lądowali — także na Wilgach — Lorenz — 14 pkt., Marko — 19 pkt. i Pietsch — 20 pkt. (wszyscy NRD) oraz Węgier Paloczy — 24 pkt. W lądowaniach nie popisali się Czechosłowacy, latający na Zlinach 43 z trójkołowym podwoziem (samoloty takie uważane są za łatwiejsze w konkurencji lądowań).

W przekroju całych mistrzostw polscy piloci samolotowi jeszcze raz udowodnili, że nie mają sobie równych. Wygrali jak chcieli z rywalami zagranicznymi, którzy przecież nie stoją w miejscu, a wręcz przeciwnie — robią wyraźne postępy, i kilkakrotnie dali próbki swych wysokich umiejętności. W Częstochowie było tak jak rok temu podczas mistrzostw świata w fińskiej Nummeli: wygrał Nycz przed Skalikiem i Darochą.

Dodać jeszcze należy, że najlepszymi zawodnikami w poszczególnych próbach okazali się: nawigacyjnej — Michalski — 48 pkt., rozpoznania — Nycz — 0 pkt., lądowań — Chrząszcz i Darocha — po 0 pkt.

Mistrzostwa państw socjalistycznych były kolejną okazją do zacieśnienia serdecznych więzów przyjaźni wszystkich uczestników. Zorganizowane zostały dobrze i przeprowadzone sprawnie, co było zasługą Aeroklubu Częstochowskiego oraz tych wszystkich, którzy go wspomagali. Patronat nad zawodami sprawował członek Rady Państwa dr Władysław Jonkisz, kierownikiem zawodów był Włodzimierz Wrona, kierownikiem sportowym — Andrzej Osowski, a głównym sędzią — Jerzy Gąsiorowski. Pięknym akcentem mistrzostw były pokazy lotnicze, z udziałem lotnictwa sportowego — w tym najlepszych pilotów mistrzostw — oraz gospodarczego i wojskowego, z wielkim zainteresowaniem obserwowane przez licznych widzów.

HENRYK KUCHARSKI





Czechosłowacki Zlin 43 (z lewej) i polska Wilga (poniżej) podczas konkurencji precyzyjnych lądowań.

IV SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH W LATANIU PRECYZYJNYM

Częstochowa ● 1988—06—29 — 07-02

Miejsce	Pilot (Państwo)	Punkty
1.	Wacław Nycz (Polska)	70
2.	Włodzimierz Skalik (Polska)	90
3.	Janusz Darocha (Polska)	116
4.	Marian Wieczorek (Polska)	133
5.	Wacław Wieczorek (Polska)	135
6.	Petr Touzimsky (CSRS)	252
7.	Jiři Jakeš (CSRS)	276
8.	Andreas Marko (NRD)	281
9.	František Cihlař (CSRS)	304
10.	Miloš Fiala (CSRS)	307
11.	Roland Pietsch (NRD)	324
12.	Rudolf Rieger (NRD)	477
13.	Mihal Sebek (CSRS)	528
14.	Witold Hasche (NRD)	533
15.	Jorg Lorenz (NRD)	552
16.	Ferenc Paloczy (Węgry)	571
17.	Kalman Horti (Węgry)	587
18.	Botond Szabadfi (Węgry)	819
19.	Laszlo Fejeregyhazi (Węgry)	1 422
20.	Gabor Halasi (Węgry)	1 461
Poza konkursem:		
	Ryszard Michalski (Polska II)	101
	Zbigniew Chrząszcz (Polska II)	132
	Marek Kachaniak (Polska II)	188
	Krzysztof Lenartowicz (Polska II)	191
	Andrzej Marszałek (Polska II)	202
	H. Joachim Wahner (NRD II)	352
	Sandor Dozsa (Węgry II)	1 508

Zespołowo: 1. Polska — 276 pkt; 2. CSRS — 832 pkt; 3. NRD — 1 082 pkt; 4. Węgry — 1 977 pkt. Poza konkursem: Polska II — 421 pkt.

„ZSMP we Wrocławiu jest właścicielem aż dwóch balonów reklamowych. Z działaczami w charakterze balastu?”

Zdanie — perełka, ale można zawartą w nim myśl rozwinąć w dwu kierunkach: zbędne są balony czy działacze hamujący rozwój baloniarstwa? We wrocławskim środowisku ZSMP znaleźli się zwolennicy obu kierunków, działacze okazali się balastem, a nielatające balony to antypropaganda nie tylko lotnictwa i wychowania młodzieży, ale także operatywności organizacji.

Poprzednik ZSMP, czyli ZMP lansował hasło: Młodzieży na samoloty. Od tego hasła już dawno nastąpił odwrót i obozy lotniowe nad Jeziorem Szelment oraz patronat nad WOSL nie zmieniają sytuacji. Prawdziwy wkład w rozwój lotniczego wychowania młodzieży, z organizacji młodzieżowych, wnosi tylko ZHP. A pozytywnym wyjątkiem w ZSMP było do tej pory właśnie środowisko wrocławskie, gdzie latały szybowce ze znakiem tej organizacji na stateczniku. Miały latać także balony.

KLUB SPORTÓW BALONOWYCH

Zamysł utworzenia takiego klubu powstał w 1987 — mówi Henryk Bartoszewski, jego obecny prezes, a ówczesny wiceprezes zarządu Aeroklubu Wrocławskiego. Grupę entuzjastów baloniarstwa poparł Robert Helak, który wtedy był dyrektorem Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego (WUR) ZSMP we Wrocławiu.

Już wcześniej, jesienią 1986, zwrócono się z podobną inicjatywą społeczną do Aeroklubu Wrocławskiego. Postulowano utworzenie przy nim sekcji balonowej. Zimą 1987 sekcja powstała, a jej przewodniczącym został Ryszard Śmigielski. Ponieważ Robert Helak zapewnił, że WUR we Wrocławiu będzie sponsorem baloniarzy wrocławskich i zakupi odpowiedni sprzęt, sekcja rozpoczęła działalność. Przeprowadzono kurs teoretyczny dla przyszłych pilotów. Istniała możliwość dalszego praktycznego ich wyszkolenia w CWL Leszno. Sekcji brakowało tylko... balonu.

Prezes i kierownik Aeroklubu Wrocławskiego oraz dyrektor WUR zaapelowali wspólnie o pomoc finansową do różnych instytucji regionu. Napływ pieniędzy na konto WUR był jednak znikomy. Dodatkowo inicjatorów baloniarstwa we Wrocławiu spotkała jeszcze krytyka w prasie. Nie zrażając się przeciwnościami, wystąpiono do PHZ PEZETEL z zamówieniem na balony typu AX-7 produkowane na Węgrzech. Projekt plastyczny ich powłoki opracował wrocławski modelarz-plastyk Jerzy Kaczorek.

Wczesną wiosną 1988 balony odebrano i... zdeponowano w Lesznie. Do chwili, kiedy powstawał artykuł, balony nie latały. WUR za nie zapłacił i przeznaczał środki na ich konserwację. Sprawa balonów we Wrocławiu straciła impet. Dodatkową okolicznością była zmiana dyrektora WUR — nowym została Wanda Ufnalska. Balony oblatano w Lesznie i trzeba było je ubezpieczyć, zarejestrować i wyposażyć w pełni. Nowa dyrektor zaczęła liczyć.

Uznała baloniarstwo za sport sympatyczny, ale na plan pierwszy wysunęła statutową działalność WUR, czyli oświatę. Od 1 stycznia 1988 WUR stał się instytucją samofinansującą i nie był w stanie ponosić dalszych kosztów. Za 1 balan zapłacono 2 mln 680 tys., za butle i palniki — 278 tys., za skafandry załogi — 80 tys., a za przeszkolenie 3 pilotów — 500 tys. Wpływy za reklamę ToTo-Lotka przyniosły 1 mln zł, ale nie można ich było przeznaczyć na zakup środków trwałych, np. radiostacji. Rada programowa WUR postanowiła... balony sprzedać.

Zainteresowanie nimi wyraziły: CWL Leszno i Aeroklub Wrocławski. Ten ostatni motywując to lokalnym patriotyzmem chciał balon „Wrocław” przejąć... darmo. Symbolika graficzna balonu była wymowna — polska nazwa miasta, czerwono-żółte barwy wrocławskie, śląski orzeł piastowski i iglica ustawiona przed Halą Ludową z okazji wystawy ziem odzyskanych w 1948. WUR w 1987 poniósł na balony 2 mln 463 tys. zł nakładu, a w 1988 — 500 tys. i na taki prezent nie było go stać.

Balony wciąż pozostawały we Wrocławiu, a członkowie sekcji balonowej Aeroklubu Wrocławskiego czując miękki grunt pod nogami w marcu 1988 powołali Klub Sportów Balonowych WUR ZSMP, który... wystąpił do WUR o przekazanie balonów za zwrotem środków. Jednocześnie wystąpiono do Zarządu Wojewódzkiego ZSMP we Wrocławiu z prośbą o... przejęcie klubu od WUR ZSMP we Wrocławiu, czyli o przeprowadzkę na drugą stronę ulicy w ramach tej samej organizacji!





Nie znane szerzej i nie latające balony „Uniwersytety Robotnicze” (powyżej) i „Wrocław” (poniżej).

Zdjęcia: Jerzy Blitz

BALAST

Czytelnikowi nie zorientowanemu w strukturach ZSMP, w których nadmiar demokracji... powoduje biurokrację, może wydać się to dziwne. Piszący te słowa, czy wyjmie 5 zł z kieszeni marynarki czy spodni, to faktem jest, że są to jego pieniądze. Natomiast w ramach garnituru ZSMP, kto inny rządzi spodniami (WUR ZSMP Wrocław), kto inny zaś marynarką (ZW ZSMP Wrocław), a jest jeszcze kapelusz (Biuro UR ZSMP w Warszawie i Zarząd Główny ZSMP w Warszawie). Przy takim zarządzaniu groszem piszący te słowa padłby z głodu lub założył marynarkę na nogi i wyjąc uciekł. W tym przypadku była jeszcze jedna kieszeń — na zakup balonu „Uniwersytety Robotnicze” część funduszy przekazały inne WUR-y.

UNIWERSYTET ROBOTNICZY

Nazwa Uniwersytet Robotniczy, aczkolwiek mająca pewne historyczne uzasadnienie (przedwojenne Towarzystwo Uniwersytetu Robotniczego, którego agendy przejęło w 1950 Towarzystwo Wiedzy Powszechnej) jest myląca. Brzmi jednak nobilitująco — Uniwersytet Warszawski, Uniwersytet Jagielloński, Uniwersytet Robotniczy! W rzeczywistości chodzi o... kursy doskonalenia zawodowego lub pozwalające nabyć nowe umiejętności. Podobne prowadzi Oświata. We Wrocławiu entuzjaści lotnictwa wykorzystali formułę UR do przybliżenia lotnictwa szerokim rzeszom młodzieży.

W 1987 WUR we Wrocławiu, obchodzący wtedy 20-lecie istnienia, wydał kolorowy folder. Przedstawiono w nim m.in. prowadzony wspólnie z miejscowym aeroklubem Ośrodek Szkolenia Pilotów Szybowcowych. Pisano: „Corocznie nowa grupa młodzieży uzyskuje uprawnienia szybowcowe w jedynym w Polsce Ośrodku Szkolenia Pilotów Szybowcowych WUR ZSMP przy Aeroklubie Wrocławskim. Wojewódzki Uniwersytet Robotniczy zapewni młodym adeptom latania wszelką opiekę, sprzęt a także możliwość uczestnictwa w obozach szybowcowych zorganizowanych w czasie wakacji. Zajęcia prowadzi znakomita, wysoko wyspecjalizowana kadra instruktorów-pilotów Aeroklubu Wrocławskiego. W roku 1987 powstała też sekcja balonowa, a Uniwersytet Robotniczy zakupił pierwszy w naszym mieście balon „Wrocław”. Jeśli chcesz nauczyć się latać zgłoś się do Ośrodka...”

W połowie 1988 nie ma po co się zgłaszać. W to lato umowa WUR Wrocław z Aeroklubem Wrocławskim wygasła. A szkoda. Kierowany przez pil. instr. Jerzego Blitza ośrodek funkcjonował dobrze od 1980. Szybowce były własnością aeroklubu, ale ZSMP dawał środki i poza limitem APRL naprawiono 2 Bociany i 5 Piratów. Można było latać — WUR szkolił teoretycznie, a aeroklub praktycznie. Dzięki ZSMP trafiono do nowych środowisk, w których młodzież wcześniej nie marzyła, że będzie mogła latać. Niestety, na skutek nieporozumień między dwoma organizacjami w 1988 rekrutacji młodzieży na szkolenie już nie przeprowadzono. Jak to się ma do powyższego cytatu z informatora WUR ZSMP i statutowych obowiązków aeroklubu?

Strusia najłatwiej zabić, stawiając go na betonie. Tutaj nie chodzi o personalne szukanie winnych, a o pokazanie takich mechanizmów, które zamiast do propagowania lotnictwa przyczyniają się do utrącania inicjatyw. Zanosiło się, że w ślad za szybowcami pójdą balony, które jeszcze nie latały! Brać pieniądze od innej organizacji, to każda instytucja chce, ale co w zamian?

1987 we Wrocławiu byli już wyszkoleni pierwsi piloci balonowi: Jerzy Sabadasz, Ryszard Kurowski i Franciszek Nazarewski (wyszkolony także jako mechanik balonowy). Są to ludzie dojrzali, mogący stanowić kadrę klubu, ale za... młodzieńców trudno ich uznać. Chodziło więc raczej o stworzenie początkowo podwalin kadrowych niż udostępnienie sportu balonowego młodzieży. Za wyszkolenie tych pilotów w CWL Leszno zapłacił WUR we Wrocławiu. Były więc balony i ich obsługa, ale zaczął się problem mecenasa klubu. Jasne było, że będzie nim ten, kto będzie dysponował balonami.

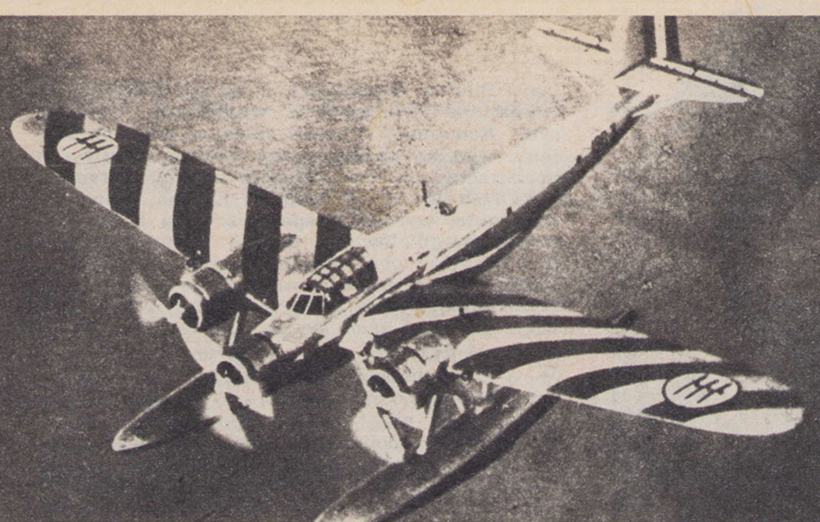
Za darmo ich Aeroklubowi Wrocławskiemu nie oddano. W statucie klubu zagwarantowano jednak, że członkowie klubu będą członkami Aeroklubu Wrocławskiego i będą ich obowiązywać postanowienia statutu aeroklubowego. Klub będzie współpracował z AWr. i reprezentował jego barwy na zawodach. Pokorne ciele dwie matki ssie. Bardziej liczono na ZSMP. Ostatecznie przeprowadzka przez ulicę odbyła się i Zarząd Wojewódzki ZSMP przejął klub od Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego ZSMP. To, co było do załatwienia na miejscu rozstrzygnięto w... Warszawie. Ustalono w Zarządzie Głównym ZSMP w stolicy, że za przejęty od WUR we Wrocławiu balon „Uniwersytety Robotnicze” zapłaci Biuro Uniwersytetów Robotniczych w Warszawie. Natomiast koszty balonu „Wrocław” pokryją wpływy ze startów i reklam przekazane przez Klub Sportów Balonowych.

Dyrektor Naczelny Uniwersytetów Robotniczych mgr Henryk Wochowski 31 maja 1988 przekazał Klub Sportów Balonowych ze struktur WUR Wrocław do ZW ZSMP Wrocław, ale... to nie ZW ZSMP Wrocław jest strukturą nadrzędną dla klubu. Jest nią... ZG ZSMP w Warszawie. Klub nazywa się: Klub Sportów Balonowych ZSMP z siedzibą we Wrocławiu. Jeden z jego animatorów — instr. pil. Jerzy Blitz został pełnomocnikiem Biura Uniwersytetów Robotniczych Zarządu Głównego ZSMP (w Warszawie) ds. sportów balonowych. Oba balony są już własnością... BUR ZG ZSMP w Warszawie, ale po podpisaniu umowy balony są w... CWL Leszno. Podobno takie rozwiązanie zadowala wszystkich! O co tu chodzi?

Miejmy nadzieję, że balony, których właścicielem jest BUR ZG ZSMP w Warszawie i w oparciu o które działać ma Klub Sportów Balonowych ZSMP z siedzibą we Wrocławiu, a które przejęte są przez CWL APRL w Lesznie będą służyły... szkoleniu wrocławskiej młodzieży do czego od początku miały być przeznaczone. Nie wierzycie? Ja też nie i nic z tej biurokratycznej karuzeli nie rozumiem, oprócz tego, że wystawia złe świadectwo instytucjom, które w tym uczestniczą.

Balonom na ogrzane powietrze balastu nie potrzeba!

WALDEMAR CZERNISZEWSKI

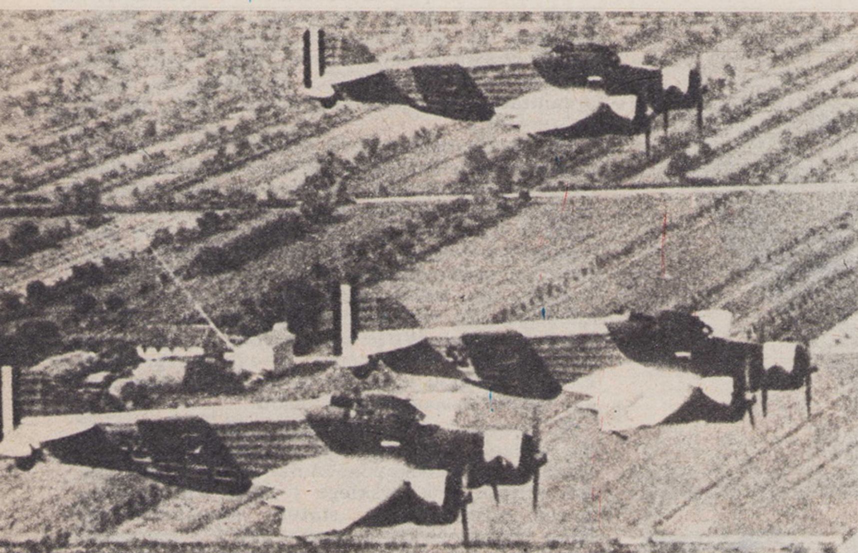


1

SAMOLOTY WŁOSKIE



2



3

W kolejnym odcinku cyklu omówiono kamuflaże samolotów lotnictwa włoskiego w latach 1930—1945.

Powstanie pierwszego nowoczesnego systemu malowania deformującego wiąże się z nazwiskiem mjr. Amedeo Mecozzi — dowódcy 7 Grupy Lotnictwa Wsparcia — który w 1929 opracował trójbarwny kamuflaż przeznaczony dla samolotów szturmowych Fiat-Ansaldo AC.3.

W tym czasie wszystkie samoloty Regia Aeronautica były malowane jednolicie na kolor srebrny — Alluminata (FS 17178.) Na krótko przed agresją na Abisynię (1935) wprowadzono nowy schemat malowania, polegający na pokryciu całego samolotu farbą w kolorze kości słoniowej (o zielonkawym odcieniu) — Kaki Avorio Chiaro (FS 33613/33690/33711). Farbą ta charakteryzowała się duża odpornością na warunki atmosferyczne. W 1934 powstało malowanie „antydeformujące" umożliwiające łatwe odnalezienie samolotu w przypadku przymusowego lądowania np. na pustyni. Górna powierzchnia płata (w przypadku samolotów dwupłatowych — górnego płata) pomalowana była w czerwone pasy. W okresie późniejszym takie malowanie otrzymały również samoloty morskie, np. Cant Z.501.

Kolejna zmiana sposobu malowania była wynikiem udziału Włoch w wojnie domowej w Hiszpanii (1936—1939). Początkowo samoloty lotnictwa włoskiego w Hiszpanii (Aviazione Legionaria) nie miały malowania deformującego. Szybko jednak okazało się, że jest ono nieodzowne. Opracowano dwa typy kamuflażu. Pierwszy polegał na pokryciu górnych powierzchni samolotu nieregularnymi plamami w kolorze zielonym i brązowym o różnych odcieniach. Plamy miały przebieg falisty. Drugi sposób to pomalowanie górnych powierzchni kolorem bazowym (najczęściej był to kolor żółty) na który naniesiona była sieć w kolorze zielonym lub zielonym i brązowym.

8 września 1937 Dyrekcja Główna Konstrukcji i Zaopatrzenia — Direzione Generale Construczioni e Approvigionamenti (DGCA) — zajmująca się sprawami technicznymi lotnictwa, wydała instrukcję dotyczącą kamuflaży. Instrukcja nr 49159/33815 określała tylko ogólne wytyczne malowania nie precyzując schematów. Było to powodem występowania różnych typów kamuflaży, w zależności od tego w jakiej wytwórni był wyprodukowany dany samolot. Inaczej malowany był myśliwiec Fiat CR. 32, a zupełnie inaczej samolot bombowy SIAI S. 79.

Instrukcja nr 8591/DGCA z 14 marca 1938 ustaliła jednolity schemat — Schema Mimetico a Reticolo, którym był po prostu wcześniejszy kamuflaż sieciowy. Kolorem bazowym był kolor żółty Giallo Mimetico nr 1092/1097 (oznaczenie fabryczne farby Arson Sisi 54022; FS 33434/33481) na który była nałożona sieć w kolorze brązowym Bruno Mimetico nr 1091/1095 (Arson Sisi 53522; FS 30219?) i zielonym Verde Mimetico (Arson Sisi 53747; FS 34018/34102). Dolne powierzchnie samolotów pozostawiano w kolorze srebrnym lub malowano farbą jasnoszarą — Grigio Mimetico (FS 36314).

W 1939 DGCA wprowadziła jednolity schemat malowania fabrycznego (do tej pory samoloty opuszczały fabryki bez malowania deformującego lub w kamuflażu): górne powierzchnie ciemnooliwkowe (Verde Oliva Scuro), dolne jasnoszare (Grigio Mimetico). Wodnosamoloty i łodzie latające miały być całe malowane kolorem ciemnoszarym morskim (Grigio Azzurro Scuro).

W 1940 DGCA ustaliła zestaw farb używanych do wykonania malowania deformującego:

- jasnoszaroniebieski — Grigio Azzurro Chiaro (FS 36307);
- ciemnooliwkowy — Verde Oliva Scuro (FS 34086);
- ciemnoszary morski — Grigio Azzurro Scuro (FS 36076);
- brązowoziemisty — Nocciola Chiaro (FS 30219/30266);
- kość słoniowa — Bianco Avorio (FS 33613);
- biały — Bianco Neve (FS 37886);
- żółty chromowy — Giallo Chromo (FS 33655/23655);
- czerwony — Rosso (FS 31302/11302);
- zielony — Verde (FS 34090/14090);
- brązowy — Bruno (FS 30108);
- niebieski — Azzurro (FS 25053);
- czarny — Nero (FS 37038).

W chwili przystąpienia Włoch do wojny — 10 czerwca 1940 — samoloty Regia Aeronautica malowane były głównie w kamuflażu sieciowym, część samolotów nosiła nadal stary kamuflaż falisty lub eksploatowana była w malowaniu fabrycznym. Samoloty służące do treningu podstawowego (np. Breda Ba 25, Avia FL. 3) malowane były w całości kolorem kość słoniowa (Avorio Bianco). Nieuzbrojone samoloty bojowe używane do treningu miały standardowe malowanie deformujące, jedynie na kadłubie i po obu stronach płatów wymalowane były białe pasy (najczęściej o szerokości 1000 mm). Samoloty lotnictwa morskiego (np. Fiat RS. 14, Cant Z. 506 B) użytkowane były w kamuflażu złożonym z dwóch barw szaroniebieskich — ciemnej (Grigio Azzurio Scuro) i jasnej (Grigio Azzurro Chairo). Jaśniejszym kolorem były malowane dolne powierzchnie samolotów. Pływaki lub kadłuby łodzi latających poniżej linii wodnej zabezpieczone były specjalną czarną farbą (Vernice Nera Sotto-Marina Anti-Vegetativa).

21 lipca 1941 DGCA ustaliła nowe schematy malowania i wprowadziła uporządkowaną klasyfikacje farb lotniczych. Wydano także specjalną tablice, określającą w jaki sposób może być używany dany kolor. Przykładowo kolor żółty chromowy (Giallo Chromo) używany był do malowania osłon silników, dolnych powierzchni końcówek płatów samolotów specjalnego przeznaczenia, końcówek łopat śmigła, a jako farbą ogólnego zastosowania — do malowania przewodów paliwowych.

W 1941 stosowano trzy schematy malowania. Afrykański (nazywany SERIR) polegał na pomalowaniu górnych powierzchni kolorem brązowoziemistym Nocciola Chiaro — używane były dwa odcienie tej farby: jaśniejsza (FS 30266) i ciemniejsza (FS 30219) — na który były nałożone plamy w kolorze ciemnooliwkowym Verda Olivio Scuro. Oprócz schematu afrykańskiego istniały dwa inne schematy: kontynentalny i śródziemnomorski. Różniły się one zastosowaniem innego koloru bazowego (ciemnooliwkowy) oraz kolorami zastosowanymi do namalowania sieci (a nie plam jak w schemacie afrykańskim) — brązowym. Dolne powierzchnie wszystkich samolotów bojowych malowane były kolorem błękitnoszarym (Grigio Cenere Azzurrino). Była to odmiana koloru Grigio Azzurro Chiaro.

Ostatnia zmiana systemu malowania samolotów Regia Aeronautica przeprowadzona w 1943 była wynikiem sytuacji militarnej — klęski w Afryce. Zrezygnowano z malowania SERIR. Samoloty eksploatowane były w malowaniu śródziemnomorskim lub w malowaniu fabrycznym. Warto zauważyć, że poszczególne wytwórnie stosowały odmienny sposób malowania sieci: Fiat w postaci dużych plam, Macchi — nieregularne okręgi.

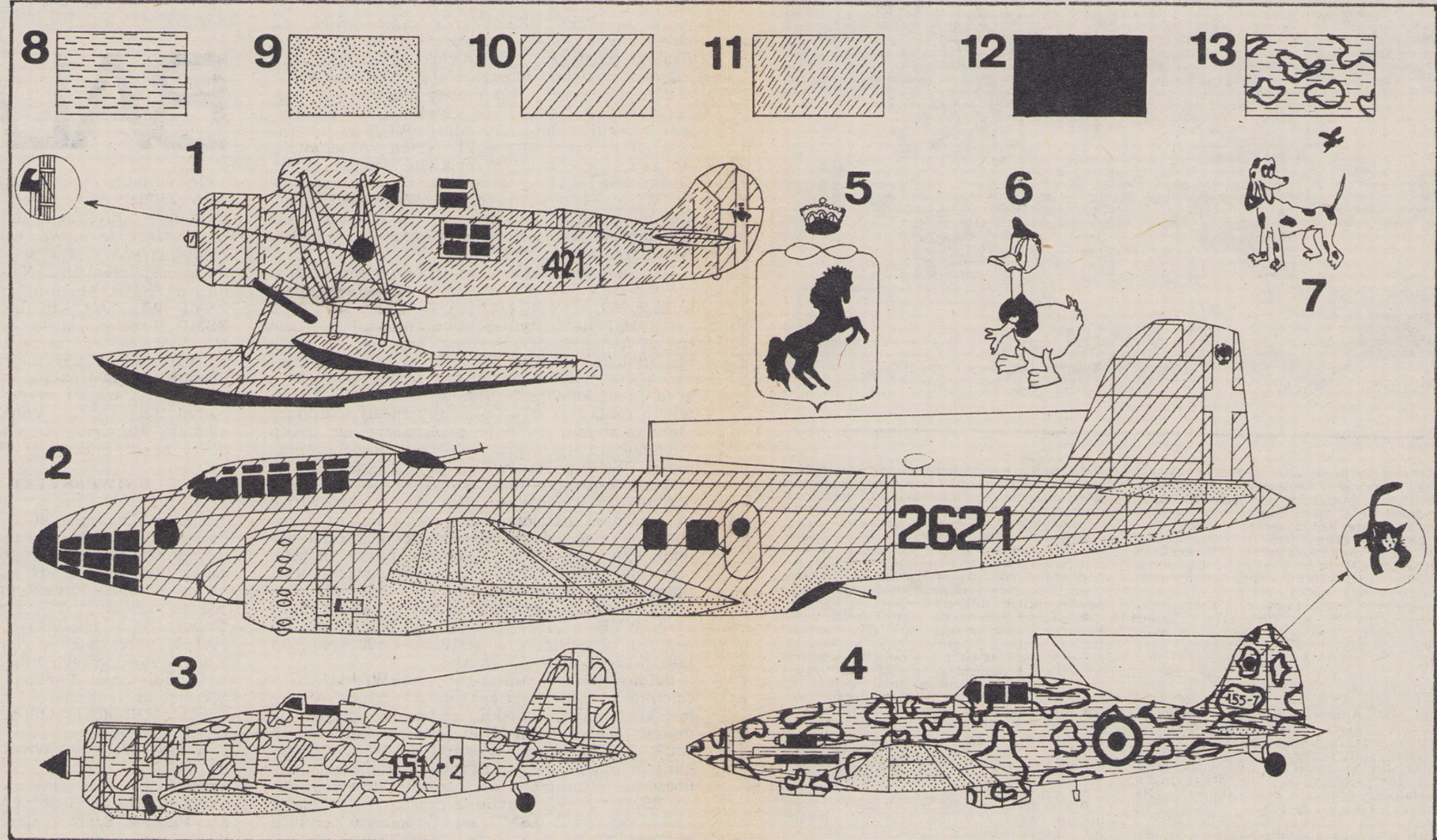
Samoloty użytkowane w nocy (myśliwce Fiat GR. 42N, bombowce Fiat BR. 20M) malowane były całe kolorem ciemnoszarym morskim (Grigio Azurro Scuro). Zakłady Fiat-Aeritalia opracowały własny oryginalny schemat kamuflażu tzw. łamanego, oparty o wzór niemiecki. Samoloty produkcji zagranicznej (a także zdobyte w toku działań wojennych) użytkowane przez lotnictwo włoskie malowane były zazwyczaj tak, jak maszyny eksploatowane w kraju, gdzie zostały wyprodukowane. Włoskie Junkersy Ju 87 latały w kamuflażu niemieckim: ciemnozielonym RLM 71 Dunkelgrün (FS 34079 i jasnoniebieski RLM 65 Hellblau (FS 35414).

Po obaleniu Mussoliniego i kapitulacji Włoch (9 września 1943) powstały dwa państwa włoskie: na południu na terenach zajętych przez aliantów tzw. Królestwo Południowe i faszystowska Włoska Republika Socjalna (RSI) w północnych Włoszech. Oba państwa posiadały siły lotnicze. Początkowo były wyposażone w samoloty produkcji włoskiej (np. myśliwce Macchi C.202 i C.205), które zachowały bez zmian schematu malowania Regia Aeronautica. W 1944 rozpoczęły się dostawy samolotów produkcji zagranicznej: lotnictwo włoskie, współpracujące z aliantami — samoloty brytyjskie i amerykańskie, a siły powietrzne RSI — niemieckie. I tak myśliwce Bell P-39Q Airacobra nosiły standardowy kamuflaż amerykański — górne powierzchnie ciemnooliwkowe Olive Drab 41 (FS 34088), dolne powierzchnie szaroniebieskie Neutral Grey 43 (FS 36134), a niemieckie Messerschmitty Bf 109 G w kamuflażu Luftwaffe: wcześniejsze wersje (G-6, G-8 i G-10) — szary RLM 75 Mittlegrau (FS 26231), ciemnoszary RLM 74 Dunkelgrau (FS 36081) na górnych powierzchniach i jasnoszary RLM 76 Hellgrau (FS 35622) na dolnych powierzchniach. Samoloty późniejszej wersji produkcyjnej Bf 109 G-14 i K-4 miały na górnych powierzchniach kamuflaż złożony z dwóch barw: jasnozielonej RLM 83 Grün (FS 34138) i brązowej RLM 81 Braunviolet (FS 24087).

W 1945 ponownie powrócono do malowania samolotów jednolicie na kolor srebrny.

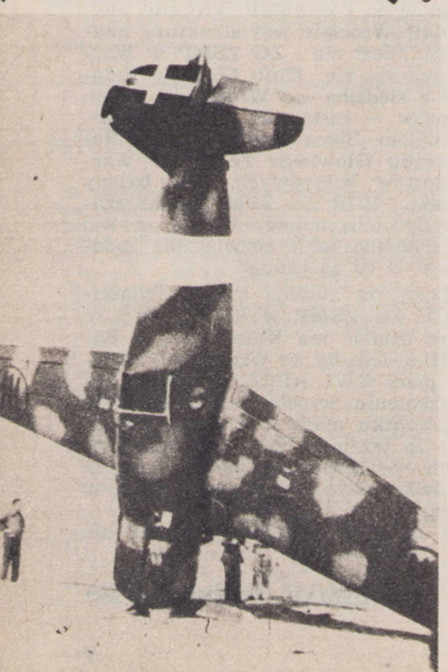
We Włoszech największymi producentami farb lotniczych były mediolańskie firmy Arson Sisi, Max Meyer, Duco, Sipa, Masciari. Farby produkowane były głównie w wersji matowej.

JANUSZ LEDWOCH
Zdjęcia ze zbiorów autora
Rysunek JANUSZ LEDWOCH





4



5

Na zdjęciach:
1 — CANT Z. 506 B ze 198 eskadry 94 grupy 31 pułku morskiego lotnictwa bombowego 1939; samolot malowany w całości na kolor srebrny, widoczne malowanie „antydeformujące";
2 — SIAI S.79 z 192 eskadry 30 pułku lądowego lotnictwa bombowego w locie nad Sycylią w 1941; kamuflaż „sieciowy";
3 — kamuflaż „falisty": bombowiec SIAI S.79 z 52 eskadry 27 grupy 8 pułku lądowego lotnictwa bombowego podczas lotu nad wschodnimi Włochami w 1937;
4 — Samolot myśliwski Macchi C.202 w kamuflażu śródziemnomorskim, 1942—1943;
5 — samolot myśliwski FIAT G.50 bis w fabrycznym kamuflażu afrykańskim (tzw. SERIR).

Na rysunku:
1 — IMAM Ro 43 zaokrętowany na lekkim krążowniku Luigi Cadrona, 1941;
2 — CANT Z.1018 Leone z 262 eskadry 107 grupy 47 pułku lądowego lotnictwa bombowego — Vicenza, sierpień 1943. Zwraca uwagę zamalowane godło faszystowskie na kadłubie;
3 — FIAT G.50 bis Freccia ze 151 eskadry — Martuba, Libia, lipiec 1942;
4 — Macchi C.205 Veltro ze 155 grupy myśliwskiej — Monserato, październik 1943;
5 — godło 10 grupy lądowego lotnictwa myśliwskiego;
6 — godło 1 eskadry lądowego lotnictwa bombowego;
7 — godło 4 eskadry lądowego lotnictwa bombowego.

Oznaczenia kolorów:
8 — piaskowoziemisty (Nocciola Chiaro; FS 30266);
9 — jasnoszaroniebieski (Griglio Azzurro Chiaro; FS 36251);
10 — ciemnooliwkowy (Verde Oliva Scuro; FS 34079);
11 — srebrny (Alluminata; FS 17178);
12 — czarny (Nero; FS 37038);
13 — ciemnooliwkowe plamy malowane na tle w kolorze piaskowoziemistym (Nocciola Chiaro; FS 30219).

NOWY SAMOLOT SZKOLNY



Światową rodzinę samolotów szkolno-treningowych z napędem tłokowym powiększy — być może — nowa konstrukcja, tym razem rodem z Czechosłowacji. Potrzeba i koncepcja samolotu szkolnego nowej generacji zrodziła się w świecie w końcu lat siedemdziesiątych i zaowocowała w pierwszych latach osiemdziesiątych kilkoma typami, wśród których są nasze PZL-130 Orlik i PZL M-26 Iskierka. W pierwszym kwartale br. poinformowano oficjalnie o pracach prowadzonych w czechosłowackich zakładach Moravan — nad nowym, dwumiejscowym samolotem szkolno-treningowym i akrobacyjnym Z-61L. Zakłady Moravan w Otrokovicach, to producent m.in. wszystkich Zlinów, znanych tak dobrze i u nas, a także rolniczego Z-37 Čmelak oraz jego turbośmigłowej wersji Z-37T Agro Turbo.

Projekt samolotu Z-61L powstał jako odpowiedź na wymagania Svazarmu, wydane przed dwoma laty, dotyczące samolotu szkolno-treningowego, przystosowanego jednocześnie do pełnej akrobacji. Podstawowe jego wymiary obliczono na podstawie statystyki danych podobnych samolotów opracowanych (lub opracowywanych) w innych krajach. Projektując koncepcję aerodynamiczną, konstruktorzy poszli na kompromis uwzględniając zarówno przystosowanie samolotu do szkolenia oraz treningu i do pełnej akrobacji. Zastosowano inny profil u nasady skrzydeł, MS (1)-0317, niż na końcach — MS (1)-0313 — przy czym dla poprawienia własności płata profile miały być zmodyfikowane. W celu zwiększenia gładkości opływu i zwrotności w akrobacji, przewiduje się wyposażenie skrzydeł w brzegowe rozpraszacze wirów (winglet). Z kolei dla polepszenia sprawności skrzydeł i zwiększenia siły wyporu wzdłuż rozpiętości, przy wychylonych klapach, zdecydowano się na zastosowanie klapolotek. Obrys i usytuowanie usterzeń nie są jeszcze ostatecznie ustalone.

Kabina będzie mieścić dwa fotele w tandemie. Jak wynika z rysunku, tylny fotel będzie usytuowany nieco wyżej. Wyposażenie kabin i jego rozmieszczenie ma być dostosowane do wymogów systemu szkolenia, tj. możliwie najbardziej podobne do stosowanego w samolocie szkolnym wyższego stopnia (np. L-39 Albatros).

Z wyposażeniem podstawowym Z-61L ma być przystosowany do lotów w warunkach VFR; wyposażenie dodatkowe pozwoli na loty IFR z maksymalną masą startową.

Dużą uwagę przywiązuje się do żywotności samolotu. Zakłada się, że resurs będzie wynosić 5000 h, nie przewiduje się przy tym napraw głównych. Po ukończeniu resursu w klasie akrobacyjnej samolot będzie można używać w klasie szkolno-treningowej, z silnikiem o mocy do 160 kW (218 KM).

Osiągi samolotu Z-61L obliczono dla napędu silnikiem Lycoming AEIO 540-L1B5D o mocy 220 kW (300 KM — taki sam jak w PZL M-26 01 Iskierka) ze śmigłem Hoffman HO-V123K-V/200AH (w naszym samolocie M-26 01 — Hoffman HO-V123K-V/200CV-10). Użycie początkowo silnika Lycoming komentuje się w prasie czechosłowackiej, m.in. mówiąc o stagnacji w przemyśle rodzimych lotniczych silników tłokowych i wskazuje się, że od wielu lat modyfikowany jest tylko jeden typ silnika, M-337. Ale mowa jest także o uruchomieniu seryjnej produkcji samolotu Z-61L z silnikiem czechosłowackim, który powinien osiągnąć dojrzałość techniczną w 1990.

Prototyp Z-61L ma być ukończony w 1989; nie podaje się jednak planowanej daty oblotu, gdyż dotrzymanie terminu uważa się za niepewne. Dostawy samolotów seryjnych powinny rozpocząć się w 1993, pod warunkiem, że do 1990 będzie dopracowany silnik rodzimej konstrukcji.

PeG

CYKLON

Cyklon, to nazwa radzieckiej kosmicznej rakiety nośnej, będącej w użytku od początku lat osiemdziesiątych. Rakieta służy do wynoszenia na orbity kołowe i eliptyczne satelitów serii Meteor (meteorologiczne) i niektórych Kosmosów (m.in. oceanograficznych). Cyklony startują z kosmodromów Plesieck i Bajkonur.

Rakieta ma trójstopniową konstrukcję typową i posiada udźwig 4000 kg. Długość całkowita — 39,30 m, średnica pierwszego i drugiego stopnia — 3 m. Silniki wszystkich trzech stopni pracują na paliwie ciekłym. Silnik główny trzeciego stopnia ma możliwość dwukrotnego zapłonu na orbicie; zainstalowano też silniki pomocnicze.

Satelita zabudowany jest na trzecim stopniu rakiety na specjalnej konstrukcji (pomost). Ładunek użyteczny i pomost chroni osłona aerodynamiczna o średnicy 2,7 m, odrzucana po wyjściu rakiety z warstw atmosfery. W osłonie znajdują się wzierniki umożliwiające obsługę członu rakietowego i satelity.

Montaż i kontrola poszczególnych stopni i ładunku użytecznego odbywa się w hali naziemnej i przebiega w pozycji poziomej rakiety. Również poziomo przewozi się rakietę po torze kolejowym do stanowiska startowego mającego dwie wyrzutnie. Tam Cyklon jest ustawiany w pozycji pionowej. Dalsza obsługa rakiety jest całkowicie zautomatyzowana.

Satelity są wynoszone Cyklonami na orbity o nachyleniu 73,5° i 82,5° względem płaszczyzny równika (start z Plesiecka) i 65° (start z Bajkonuru).

Rakieta nośna startuje w dwóch odmianach różniących się pracą trzeciego stopnia.

Odmiana pierwsza — jednokrotny zapłon silnika trzeciego stopnia: satelita wraz z ostatnim członem rakiety wchodzi na orbitę zbliżoną do kołowej na wysokości 200—250 km.

Odmiana druga — dwukrotny zapłon silnika trzeciego stopnia: satelita osiąga perigeum 200—3000 km i apogeum do 8000 km (w zależności od masy ładunku użytecznego).

Kosmiczna rakieta nośna Cyklon odznacza się niezawodnością oraz uniwersalnością zastosowania. Wśród propozycji przedsiębiorstwa GŁAWKOSMOS znajduje się oferta rakiety Cyklon do wynoszenia satelitów komercyjnych. **(KM)**

UZUPEŁNIONY ŻYCIORYS

Współtwórca radzieckiej medycyny i biologii kosmicznej, **Wasilij Parin** (1903—1971), kierujący naukowo pierwszymi eksperymentami z tej dziedziny w lotach Wostoków. Woschodów i Sojuzów był także wybitnym specjalistą w dziedzinie kardiologii, biocybernetyki i elektroniki medycznej. Przypomnijmy jego dotąd znany życiorys zawodowy i naukowy: absolwent uniwersytetu w Permie w 1925; wiceminister zdrowia ZSRR w 1942—1945; wiceprezes Medycznej Akademii Nauk ZSRR od 1963; członkostwo AN ZSRR od 1966; dyrektor Instytutu Problemów Medyczno-Biologicznych Ministerstwa Zdrowia ZSRR oraz dyrektor Laboratorium Problemów Sterowania Funkcjami Czynnościowymi Organizmu Człowieka i Zwierząt AN ZSRR; wiceprezes Międzynarodowej Federacji Elektroniki Medycznej i Techniki Biologicznej (1960—1971); członek rumuńskiej AN; dr hc uniwersytetów w CSRS i Rumunii; członek Międzynarodowej Federacji Astronautycznej IAF. Życiorys ten został w 1988 uzupełniony w Związku Radzieckim nieznanymi dotąd faktami o uczonym światowej sławy.

Otóż jesienią 1946 W. Parin, delegowany decyzją J. Stalina z Rady Ministrów ZSRR na 3 miesiące do USA, dla nawiązania współpracy medycyny radzieckiej z amerykańską, zabrał jeszcze nie wydaną drukiem publikację o metodzie leczenia raka, znaną pod kryptonimem KR (zresztą do dziś o wątpliwej wartości).

Po powrocie do kraju w 1947 na Kremlu sprawą tą zajęli się osobiście J. Stalin i A. Żdanow. W. Parin został aresztowany za szpiegostwo na rzecz USA i skazany na 25 lat więzienia. W śledztwie stosowano przymus fizyczny i szantaż dotyczący dzieci uczonego dla wymuszenia jego przyznania się do winy. W. Parin więziony w karcerze nabawił się trwałej choroby. Dowodem koronnym winy było amerykańskie wieczne pióro, jako podarek otrzymany rzekomo za zdradę kraju. Ukazała się sztuka teatralna i film szkalujący kosmopolityczną postawę uczonego.

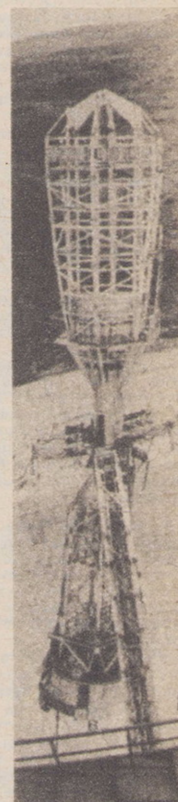
W. Parin był więziony przez 7 lat. W grudniu 1958 został całkowicie zrehabilitowany przez sąd, przywrócono mu też wszelkie prawa honorowe i stanowiska naukowe, wymienione we wstępie.

Jego imieniem są nazwane coroczne zjazdy naukowe radzieckich specjalistów od medycyny, fizjologii i biologii, przede wszystkim astronautycznej.



Projektowany w USA samolot kosmiczny McDonnell Douglas NASP Orient Express opisany w SP 31/1988.

TELESKOP RADIOOPTYCZNY



Zdjęcia: „Sputnik", „Air et Cosmos".

Wielka konstrukcja na stoku góry Aragac w Armenii w ZSRR to teleskop radiooptyczny. Powierzchnia głównego zwierciadła stałego wynosi prawie 0,5 ha, a jego 4 000 płyt duralowych sporządzono na budowie. Do odbioru sygnałów wystarczy małe zwierciadło zwrotne o średnicy 5 m i o masie 15 Mg. Już podczas prób zarejestrowano silny radiowybuch na konkretnym obiekcie w gwiazdozbiorze Bliźniąt.

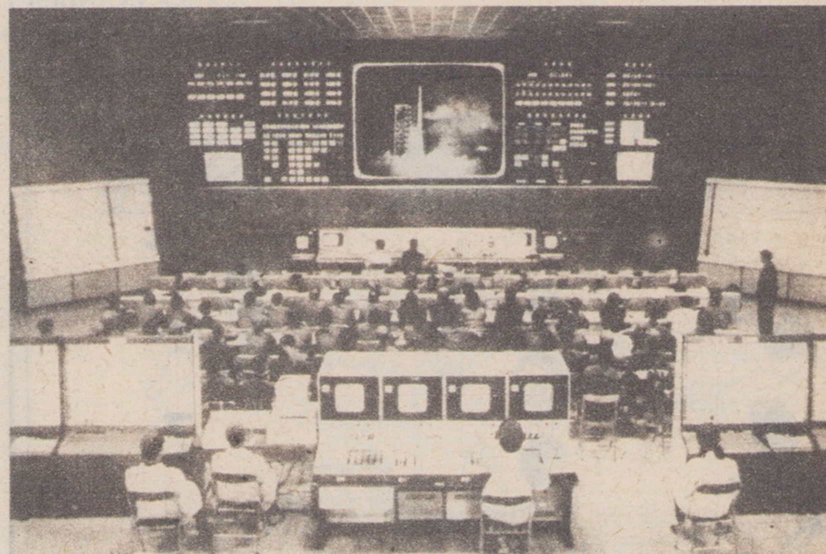
Widoczna na zdjęciu konstrukcja ażurowa, to wyważenie małego zwierciadła. Duży teleskop optyczny ma średnicę 2,6 m.

Przy okazji warto przypomnieć, że w maju 1988 w ZSRR sprostowano informację amerykańskiej agencji prasowej o budowie w górach przy granicy z Afganistanem wież laserowych o nie znanym przeznaczeniu, lecz z możliwością użycia laserów w ewentualnej wojnie gwiezdnej. Otóż obok obserwatorium astronomicznego Instytutu Astrofizyki AN Tadżykistanu na szczycie Sangłok działa od kilku lat nie zamaskowane, z wieżami z kopułami, obsewatorium satelitów znajdujących się na wysokich orbitach (eliptycznych i zbliżonych do geostacjonarnych) dla potrzeb łączności radiowej, geologii, meteorologii itp. Różne państwa mają setki takich satelitów, których liczba wzrasta rocznie o ok. 20%. Ich kontrola i śledzenie nie jest możliwe metodą radarową, dlatego opracowana została m.in. optyczno-elektronowa. USA ma taki system Geoss działający w różnych miejscach kuli ziemskiej. I takie też będzie w zasadzie obserwatorium w Sangłoku, nie naruszające warunków układu ZSRR — USA. Linia przesyłowa z Nurekskiej elektrowni wodnej istotnie zasila komputery i inne przyrządy obserwatorium lecz moc elektryczna jest za mała dla laserów. W Sangłoku nie może być ciepłowni węglowej lub drzewnej ze względu na wymagania co do przezroczystości powietrza.

PRZED PIERWSZYM LOTEM CHIŃCZYKA

Sala centrum kontroli lotów kosmicznych w ChRL. Według oficjalnych zapowiedzi z lipca 1988 zbliża się pierwszy lot astronauty chińskiego.

Fragmenty treningu kandydatów na astronautów chińskich pokazywaliśmy na zdjęciach w SP. Jak dotąd wiadomo: rakieta nośna ma być również chińska.



KRONIKA

● 1988-07-07. Start z Bajkonuru radzieckiego próbnika Fobos do badania Marsa i jego satelity Phobosa. Jego wtórnik Phobos-2 wystartował tamże 12 lipca. Wśród międzynarodowej aparatury badawczej jest również polska.

● 1988-06-25 do 07-04. Zapowiedziane oficjalnie próby radzieckich rakiet nośnych w 3 wyznaczonych rejonach Oceanu Spokojnego.

● 1988-06-30. Programowe i zapowiedziane wyjście podstawowej załogi Mira w otwarty kosmos (5 h).

● 1988-06-20. W ZSRR wpisano w państwowy rejestr odkryć nowe zjawisko skupiania cząstek naładowanych w jednorodnym — wzdłuż osi ich przepływu — przemiennym polu elektrycznym. Perspektywiczne zastosowania: energetyka jądrowa, materiałoznawstwo radiacyjne, liniowe przyspieszacze dużej mocy oraz przyspieszacze ciężkich jonów. Kolejne przybliżenie do niejednej teorii latających talerzy sprzed 25—30 lat.

● 1988-06-20. W stolicy Kirgizji — Frunze — pracownicy miejscowego biura konstruktorskiego Instytutu Badań Kosmicznych AN ZSRR podjęli się szkolenia specjalistów z dziedziny informatyki i techniki obliczeniowej dla nowo otwartego oddziału naukowo-szkoleniowego AN ZSRR (FONUK) przewidzianego do zadań szkoleniowych, naukowych i produkcyjnych.

● 1988-06-01. O 12:30 wszedł w życie układ INF-RSMD likwidujący rakiety USA i ZSRR o zasięgu 500—5 500 km, ich wyrzutnie oraz urządzenia pomocnicze i wyposażeniowe. Przerwana została produkcja tych rakiet z zapewnieniem niewznawiania. 20 czerwca wymieniono dane wyjściowe. W Genewie od początku czerwca działa specjalna komisja kontrolna. Kontrolerzy amerykańscy z baz w Japonii mają sprawdzać wschodnie obszary ZSRR, zaś z Frankfurtu n. Menem w RFN — zachodnie oraz CSRS i NRD. Strona amerykańska podała miejsce inspekcji oraz skład grupy do stałej kontroli punktów przewozowych Wotkińskiego Zakładu Budowy Maszyn w Udmurtskiej ASSR. Także strona radziecka podała liczbę inspektorów, ich nazwiska oraz miejsce stałej kontroli — zakład Hercules w Magna w stanie Utah. Wiadomości o miejscach inspekcji innych obiektów są podawane najwcześniej 16 h przed przylotem samolotu z kontrolerami USA w punktach przejęcia w ZSRR: w Moskwie i Ułan-Ude. Strona amerykańska może jednocześnie przesyłać do 10 grup inspekcyjnych. W lipcu-sierpniu 1988 mogą one sprawdzić 117 obiektów radzieckich. W tym okresie czasu ponad 30 grup inspektorów radzieckich może skontrolować ponad 20 obiektów (baz rakietowych, rakietowych urządzeń pomocniczych, miejsc likwidacji rakiet)) na obszarze USA i ponad 10 w państwach Europy Zachodniej, gdzie znajdują się rakiety średniego zasięgu USA.

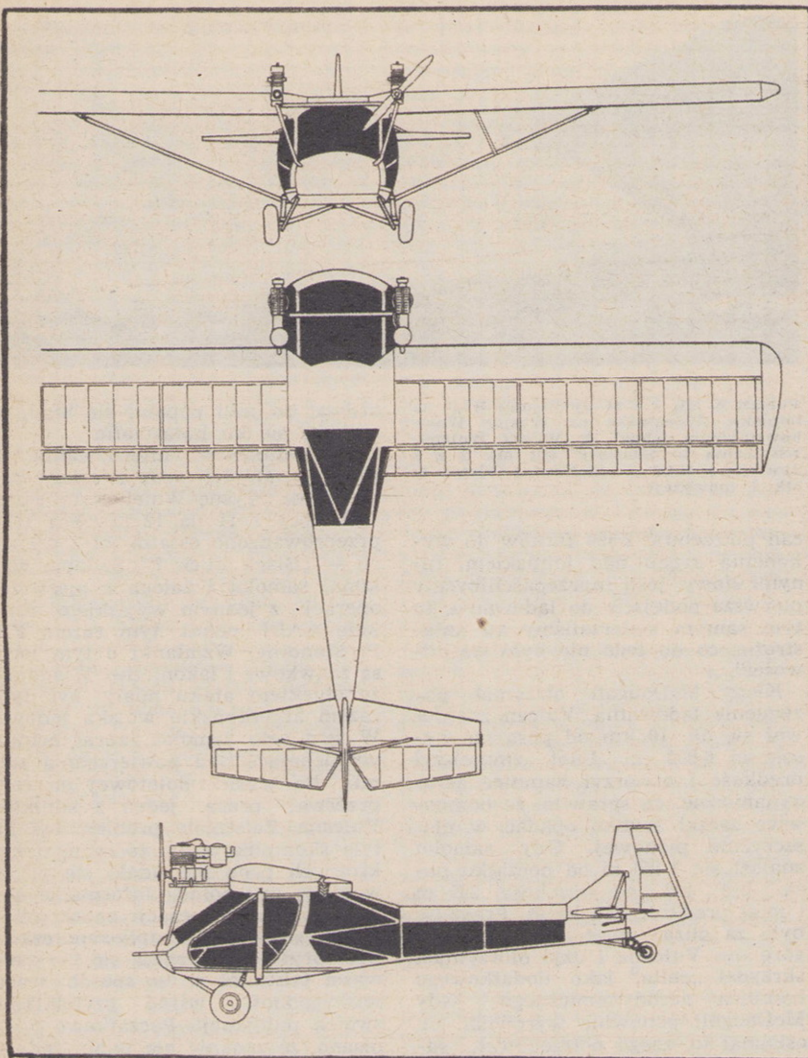
Inspektorzy radzieccy są specjalistami wysokiej klasy, np. kierownikiem grupy kontrolnej zakładów Hercules w USA jest płk Anatolij Samarin, rakietnik świetnie znający ten rodzaj techniki oraz technologię produkcji. Jest też przedstawicielem narodowego centrum ZSRR ds. zmniejszenia zagrożenia jądrowego, z dużym zakresem uprawnień decyzyjnych. Działalność kontroli amerykańskiej INF podlega agencji inspekcji ministerstwa obrony. Oba organy kontrolne USA i ZSRR współpracują od początku ważności układu INF.

● Instytut Fizyki Mongolskiej AN w Ułan Bator specjalizuje się w badaniach słonecznych różnego przeznaczenia. Specjalnością nauki mongolskiej jest też unikatowy lek przeciwpromienny Pancypsin.

● Koszt wspólnego lotu USA—ZSRR na Marsa ma wynieść w ocenie strony radzieckiej 50—100 mld dol. W ZSRR — podobnie jak w wielu innych państwach — słowo miliard jest często odpowiednikiem miliona.

● Według danych radzieckich: do 1988-05-08 kosmonauci przebyli łącznie 127 360 h poza Ziemią, gdy astronauci amerykańscy 42 453 h 15 min. Specjaliści francuscy prognozują, że 1988-12-31 liczby te wyniosą odpowiednio: 139 650 h i 43 900 h. Loty odbyło: 62 kosmonautów i 2 kosmonautki z ZSRR oraz 112 astronautów i 8 astronautek z USA. Źródła francuskie z maja 1988 podają, że zapowiadany duży samolot kosmiczny ZSRR będzie zabierał 8 osób, a pierwsza załoga ma się składać z Władimira Wołkowa i Anatolija Lewczenki.

● Powołane w 1988 nowe agencje kosmiczne noszą oficjalne nazwy: Deutsche Raumfahrt Agentur (DARA) w RFN — od jesieni oraz Agenzia Spaziale Italiana (ASI) we Włoszech — od maja.



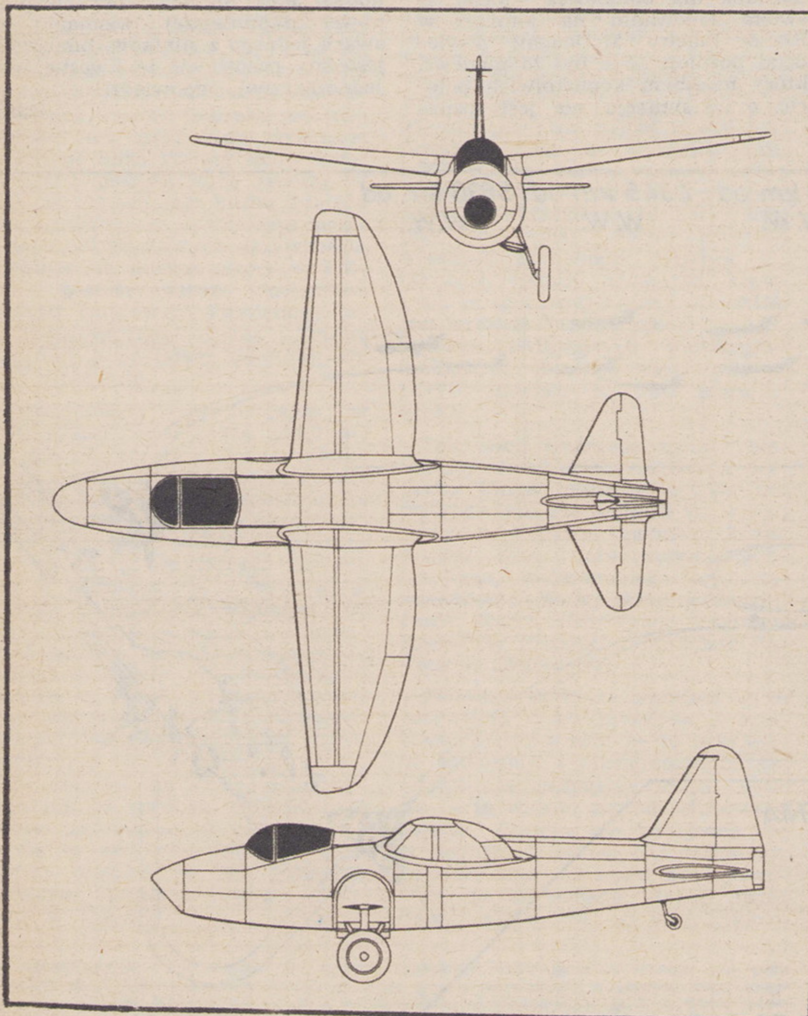
ULTRALEKKI SAMOLOT JEGORYCZ

Radzieccy konstruktorzy Mikołaj Prokopiec i Paweł Morozowyj przedstawili na zlocie lekkich aparatów SŁA-85 w Kijowie jednomiejscowy samolot PMK-3 z łodziowym silnikiem umieszczonym nad przodem kadłuba, przed skrzydłem. Choć miał on znaczną masę własną i małą moc, jednak latał dobrze. Konstruktorzy postanowili zbudować wg tej koncepcji inny samolot dwumiejscowy lecz z napędem dwusilnikowym. Różnili się jednak co do zasadniczego przeznaczenia tego samolotu: P. Morozowyj chciał przeznaczyć go do podstawowego szkolenia pilotów, zaś M. Prokopiec — do szerszego zastosowania w gospodarce. W ten sposób powstały dwa samoloty Gnom Morozowyja z 2 silnikami łodziowymi Wichr (zamienionymi na 1 Volkswagen o mocy 55 kW; pokazany na SŁA-87, bez powodzenia) oraz Jegorycz Prokopca z 2 silnikami RMZ-640 o mocy /po 24 kW. Nazwano go ku czci ojca rosyjskiego lotnictwa, Mikołaja Jegorowicza Żukowskiego. Samolot przeznaczony jest do patrolowania lasów, przewodów napowietrznych, rurociągów itp. Konstruktor otrzymał za niego nagrodę Ministerstwa Przemysłu Lotniczego — 5000 rubli.

Jegorycz jest dwumiejscowym, dwusilnikowym, zastrzałowym górnopłatem, konstrukcji drewnianej, z dobrze oszkloną kabiną, konwecjonalnymi usterzeniami i stałym podwoziem głównym typu zastrzałowego oraz kółkiem ogonowym. Dobrą aerodynamikę zapewnia opływowy kształt kadłuba i dwa silniki umieszczone nad przodem kadłuba przed płatem, których niezaburzony strumień zaśmigłowy opływa znaczną część skrzydła, powiększając skutecznie jego siłę nośną. Silniki mają przy tym zapewnione dobre chłodzenie powietrzem. Jak sprawdzono w locie, przy awarii jednego silnika istnieje możliwość wyważenia samolotu i utrzymania go w locie poziomym. Płat ma obrys prostokątny bez skosu, ze wzniosem 1,5°. Profil R IIIA, konstrukcja jednodźwigarowa ze skośnym dźwigarkiem i przednim kesonem. Lotki wzdłuż całej rozpiętości używane są też jako klapy do startu (20°) i do lądowania (25°); są one zawieszone pod krawędzią spływu. Kadłub wykonano z drewna i metalu, pokrywając go folią. Usterzenia o obrysach trapezowych, ze statecznikami i sterami. Ster kierunku z odciążeniem rogowym. Usterzenia są względem siebie usztywnione zastrzałami. Wyważenie samolotu w zakresie 28—30% średniej cięciwy aerodynamicznej skrzydła. Samolot został uznany za najlepszy na SŁA-87 w klasie dwusilnikowej. Oblatywał go pilot doświadczalny W. Gordienko. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9 m, długość — 5,4 m, powierzchnia skrzydeł — 11,4 m², wydłużenie — 7,01, rozstawy: kół — 1,4 m, osi — 4,2 m, średnica śmigieł — 1,05 m. **Masy:** własna — 311 kg, max. użyteczna — 139 kg, startowa z 1 pilotem — 382 kg, z dwoma — 450 kg. Obciążenia max.: powierzchni skrzydeł — 39,4 kg/m², mocy — 9,4—6,8 kg/kW. **Osiągi:** prędkości: max. — 130 km/h, przeciągnięcia — 60 km/h, wznoszenia — 2,54 m/s; rozbieg — 50—60 m, dobieg — 70—100 m.

LAMUS



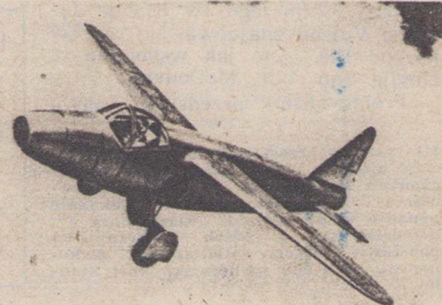
PIERWSZY SAMOLOT ODRZUTOWY HEINKEL HE 178

Pierwszy lot samolotu napędzanego silnikiem turboodrzutowym odbył się 1939.08.24, na tydzień przed wybuchem II wojny światowej. Samolot He 178 z wytwórni Ernst Heinkel A.G. i jego pilot Erich Warsitz zasłużyli sobie tym samym na trwałe miejsce w historii napędu odrzutowego. Prace nad silnikiem turboodrzutowym rozpoczęły się w wytwórni Heinkel w 1936. Konstruktorem pierwszego silnika He S-1, o ciągu zaledwie 2,45 kN, był młody inż. Hans Joachim Pabst von Ohein, który pierwsze próby w tym kierunku podjął już w czasie studiów w Göttingen w 1933—1934. Doszedł do wniosku, że przyszłość napędów lotniczych należy do silników rotacyjnych o ciągłym spalaniu, wytwarzających ciąg na zasadzie odrzutu strumieni gazów wylotowych. Silnik Oheina działał na następującej zasadzie: powietrze wlatujące do silnika z przodu było sprężane przez sprężarkę odśrodkową (promieniową) po czym przechodziło do pierścieniowej komory spalania, gdzie odbywało się ciągłe spalanie wtryskiwanego paliwa. Sprężone powietrze, o podwyższonej na skutek podgrzewania energii, dostawało się do kanałów promieniowej turbiny gazowej, zblokowanej ze sprężarką, powodując obrót całego zespołu. Opuszczający silnik strumień gazów wylotowych był dodatkowo rozprężany i przyspieszany w dyszy wylotowej.

W celu wykorzystania i wypróbowania silnika, w zakładach Heinkla wybudowano (z własnych funduszy) specjalny samolot doświadczalny He 178. Był to jednomiejscowy, jednosilnikowy, wolnonośny grzbietopłat konstrukcji mieszanej. Płat o prostoliniowej krawędzi natarcia i eliptycznej krawędzi spływu, o zaznaczonym wzniosie był zbudowany z drewna i wyposażony w klapy oraz lotki. Opływowy kadłub o duralowej konstrukcji półskorupowej. Kabina pilota z osłoną z plexi umieszczona była przed płatem. Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Podwozie z kółkiem ogonowym, z kołami głównymi chowanymi w boki kadłuba. Silnik odrzutowy zabudowany był w tylnej, odejmowanej części kadłuba. Czołowy chwyt powietrza był ukośny. Silnik He S-1 okazał się zbyt słaby do wykonania lotu, toteż prototyp He 178 V1 wyposażony został w udoskonalony typ silnika He S-3B o ciągu 4,4 kN, zwiększonym później do 5 kN. Silniki pracowały początkowo na benzynie, a potem na oleju napędowym (dieslowskim) J2.

Pierwszy lot, a raczej skok odbył się 1939.08.24, a właściwy lot (1939.08.27) też trwał tylko jedno krótkie okrążenie, z nie wciągniętym podwoziem. Powiadomione o wydarzeniu RLM nie wykazało zainteresowania nową konstrukcją. Nie pomógł również oficjalny pokaz prototypu He 178 V1 w Marienche, 1939.11.01, przed Udetem i Milchem. Dalszy rozwój samolotu został przerwany. Prototyp V1 odbył jeszcze tylko kilka lotów, a drugi prototyp, V2, z powiększonym płatem nie został ukończony. **(J.Š.)**

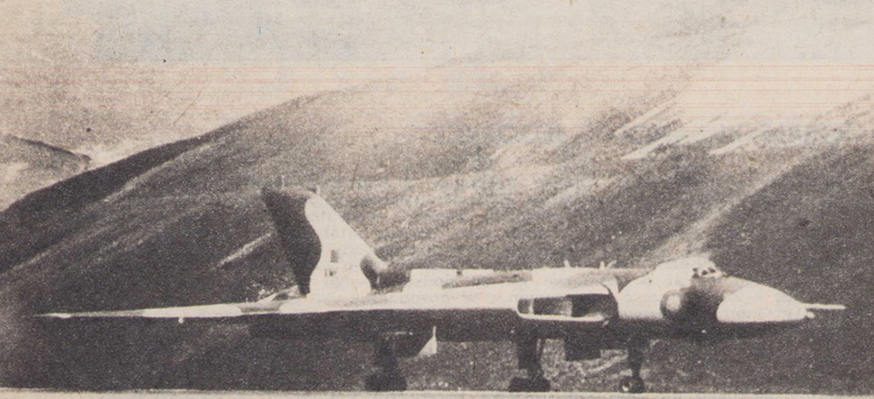
DANE TECHNICZNE He 178 V1 (5 kN). Wymiary: rozpiętość — 7,2 m, długość — 7,5 m, wysokość — 2,1 m. **Masy:** własna — 1620 kg, w locie — 2000 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 700 km/h (0 m); brak dalszych danych. **Na rysunku i zdjęciu: He 178 V1.**

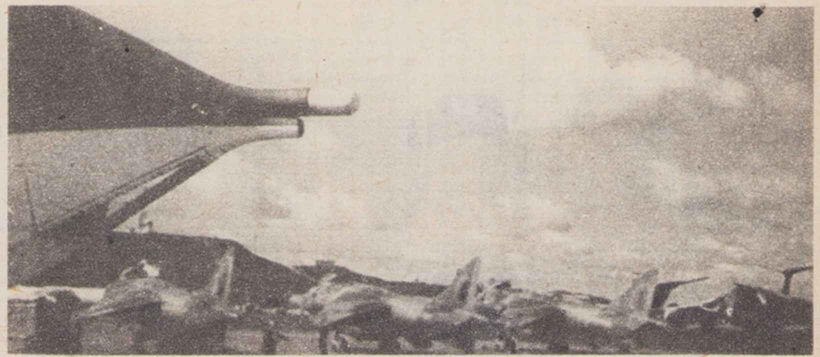


OPERACJE "BLACK BUCK"

4

GRZEGORZ CZWARTOSZ





Vulcan B Mk 2 z 44 dywizjonu RAF na lotnisku Wideawake na Wyspie Wniebowstąpienia (obok) ● Wyspa Wniebowstąpienia — Harriery GR Mk 3 z 1 dywizjonu RAF i tankowiec Victor K Mk 2 (powyżej).

Trzeba przyznać, że zmieniające się wraz z upływem czasu informacje Brytyjczyków nie budzą zaufania. Może więc zaufać Francuzom i Hiszpanom? Bowiem trzecią wersją tego wydarzenia jest twierdzenie lotniczej prasy francuskiej i hiszpańskiej, że radar w Port Stanley w ogóle nie został uszkodzony, zaś dzieła zniszczenia dokonał jego własny personel techniczny w dniu kapitulacji Argentyńczyków na Falklandach.

Wróćmy jednak do załogi Vulcana, aby zobaczyć, jak przebiegał lot po zakończeniu ataku. Zgodnie z planem, Vulcan miał na trasie powrotnej otrzymać paliwo od Victora K.2. Koordynatorem spotkania samolotów, jak zawsze, miał być samolot-łącznik Nimrod. Do spotkania doszło 121 km na wschód od planowanego punktu. Dwa samoloty połączyły się swoimi przewodami paliwowymi i rozpoczęto przekazywanie paliwa. Nagle, tuż po rozpoczęciu przepompowywania, na bombowcu złamał się zewnętrzny przewód-wysięgnik do pobierania paliwa w powietrzu. Nafta z przewodu Victora K.2 trysnęła na nos i kabinę bombowca. Vulcan pozostał z paliwem, którego mogło wystarczyć tylko do lotniska w Rio de Janeiro w Brazylii, leżącego w odległości 640 km.

Drugi pilot natychmiast dokonał precyzyjnych obliczeń, które pokazały, że najmniejsze zużycie paliwa będzie miało miejsce na wysokości 12 190 m. I tam też wzniósł samolot Sqn. Ldr. McDougall. Załoga tymczasem gromadziła w kabinie nawigacyjnej wszystkie tajne dokumenty, które zebrano do worka razem z obciążnikiem. Lotnicy nałożyli maski tlenowe, rozhermetyzowali kabinę, otworzyli właz pod spodem kadłuba i wyrzucili worek. Ale gdy chcieli zamknąć właz z powrotem, okazało się, że jego zamek zaciął się. Podczas gdy część załogi mocowała się z włazem, dowódca rozpoczął nadawanie sygnału „Mayday" (czyli lotniczego odpowiednika SOS) do portu lotniczego w Rio de Janeiro. Vulcan znajdował się ok. 320 km od Rio. Oto jak wspomina tę chwilę Sqn. Ldr. McDougall:

„Próbowaliśmy przedstawić naszą krytyczną sytuację Brazylijczykowi, ale on nie mógł nas zrozumieć, był bardzo zdziwiony, a jego angielski nie był najlepszy, do tego my wydawaliśmy dźwięki jak Kaczory Donaldy".

Załodze Vulcana udało się wreszcie zatrzasnąć pechowy właz i kabina stała się hermetyczna. Wszyscy zdjęli maski tlenowe. Struny głosowe podrażnione czystym tlenem powoli wracały do normalnej sprawności. McDougall widział już z kabiny Rio de Janeiro.

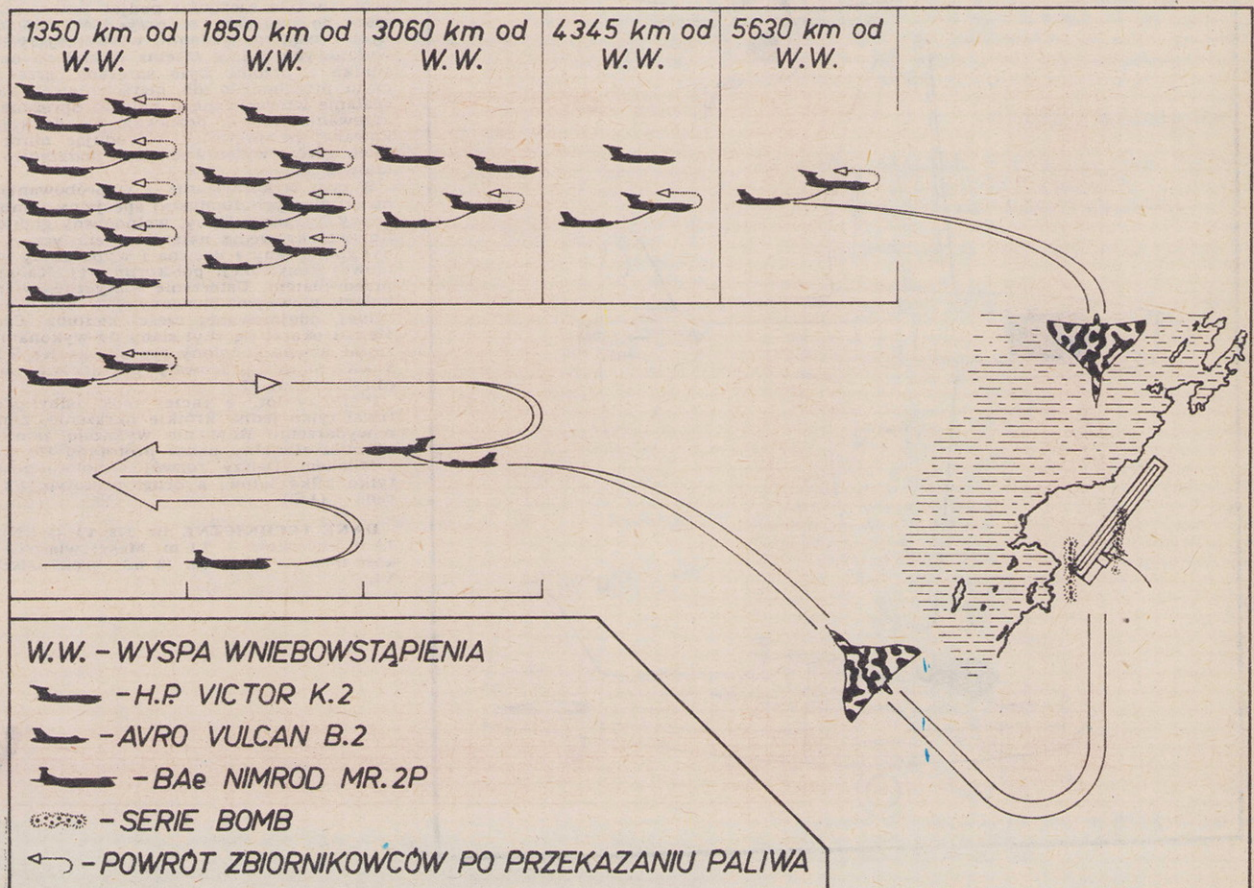
Wspomina dalej dowódca Vulcana: „Zgłosił się mówiący z amerykańskim akcentem kontroler i powiedział: — Czy widzisz pas przed sobą? Powiedziałem — Tak. On — Jeśli masz krytycznie niski stan paliwa, to możesz na nim lądować. W tym czasie oczywiście, mieliśmy niebezpieczenie mało paliwa; wskaźniki pokazywały ok. 3 000 funtów, a Vulcan potrzebuje 2 500 funtów do wykonania kręgu nad lotniskiem. Innymi słowy, jeśli zaprzepaścilibyśmy pierwsze podejście do lądowania, to tym samym zmierzaliśmy ku katastrofie, co do tego nie było wątpliwości".

Kiedy McDougall otrzymał pozwolenie lądowania, Vulcan znajdował się ok. 10 km od pasa na wysokości 6 000 m. Pilot zmniejszył prędkość i otworzył hamulce aerodynamiczne, co sprawiło, że bombowiec zaczął szybko opadać w płaszczyźnie pionowej. Gdy samolot znalazł się 2 400 m od początku pasa, był już na wysokości 245 m i miał prędkość 483 km/h. Prędkość była za duża, więc pilot zadarł w górę nos Vulcana i użył olbrzymich skrzydeł „delta" jako dodatkowego hamulca aerodynamicznego. Gdy McDougall ponownie wyrównał lot, osiągnął to, czego potrzebował; samolot był 1 200 m przed pasem na wysokości 60 m, lecąc z prędkością 249 km/h. Były to normalne parametry lotu podczas podejścia do lądowania dla bombowca Vulcan. O swoim lądowaniu na lotnisku w Rio de Janeiro McDougall powiedział później: „Nie był to manewr, który mógłbym komukolwiek polecić, o ile sytuacja nie jest rozpaczliwa, bo jeśli popełni się błąd, to zmierza się ku katastrofie".

Po 9-dniowym internowaniu w Brazylii samolot wraz z załogą powrócił na Wyspę Wniebowstąpienia.

W nocy z 11 na 12 czerwca 1982 przeprowadzono ostatni lot z tej serii — „Black Buck 7". Zadanie wykonał samolot i załoga z pierwszej operacji, z jednym wyjątkiem: funkcję AARI pełnił tym razem Flt. P. Standing. Wzmianki o tym locie są zdawkowe i lakoniczne. Wiadomo, że obiektem ataku miały być tym razem argentyńskie wojska lądowe. W tym celu samolot zabrał bomby wybuchające nad powierzchnią ziemi. Na trasie dolotowej do celu przerwał pracę jeden z silników Vulcana. Zaistniały problem był na tyle skomplikowany, że mimo trzykrotnych prób nie udało się ponownie go uruchomić. Informacje dotyczące finału operacji znów zmieniają się wraz z upływem czasu. Cóż, Brytyjczycy, zdają się nie zauważać faktu, że w ten sposób tracą wiarygodność wśród czytelników swoich publikacji. Początkowo więc pisano, że zadanie nie miało żadnego znaczenia, nie podając przy tym, jak daleko dotarł bombowiec w locie na Falklandy. Obecnie zaś pisze się że: „Vulcan zaatakował pozycje opodal Port Stanley", bez podania nawet najmniejszej wzmianki o awarii jednego z silników. Zmuszeni jesteśmy pozostawić tę kwestię bez jednoznacznej odpowiedzi.

(cdn)



Na rysunku przedstawiono najważniejsze fazy operacji „Black Buck" przeprowadzonych przy udziale 10—11 zbiornikowców i 1 bombowca. Rysunek pokazuje ponadto efekt operacji „Black Buck 1", przedstawiony w sposób graficzny na podstawie zdjęcia satelitarnego, wykonanego po ataku na lotnisko Port Stanley.

PZL P.11

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W 1930 inż. Z. Puławski przystąpił do opracowania projektu samolotu myśliwskiego z silnikiem o mocy 515 kW (700 KM). Punktem wyjścia był PZL P.6. Prototyp niewiele różniący się wyglądem od P.6 został oblatany w sierpniu 1931. Prototyp oznaczony jako P.11/I z francuskim silnikiem Gnome Rhone był prezentowany w szeregu krajach Europy, jednak wytwórnia nie uzyskała zamówień na taki samolot (pomimo zaawansowanych rozmów z Portugalią, gdzie sprzedano P.11/I). Nie pomogły sukcesy w międzynarodowych konkursach i mityngach.

W 1932 ukończono drugi prototyp P.11/II z silnikiem Bristol Mercury IVA. Różnił się on znacznie od P.11/I. Nadal występowały kłopoty z chłodzeniem silnika (podobnie jak w P.6 i P.7). Wady układu chłodzenia usunięto do grudnia 1931. Prowadzono dalsze prace mające na celu poprawe własności samolotu. Próbowano różne typy śmigieł, dodawano osłony zmniejszające opory aerodynamiczne, stosowano różne silniki. Pierwszy pokaz samolotu P.11/II na Międzynarodowym Mityngu Lotniczym w Zurychu, przyniósł sukces. Samolot pilotowany przez kpt. Bajana zajął 2 miejce w wyścigu osiągając prędkość 310 km/h. Samolotem zainteresowała się Francja, która zaproponowała dostawy silników Gnome Rhone Mistral 9 Kcr i metalowe śmigła. Samolot z takim silnikiem i śmigłem oraz wąskim pierścieniem Townenda został wystawiony na Salonie Paryskim w 1932.

W 1932 ukończono i oblatano trzeci prototyp samolotu P.11/III z silnikiem Bristol Mercury IVA. Egzemplarz ten uczestniczył w National Air Races w Cleveland.

Osiągi samolotu wzbudziły zainteresowanie nabywców zagranicznych. Jako pierwsza złożyła zamówienie Rumunia na 50 sztuk z silnikiem Gnome Rhone 9 Krsd. Samolot ten otrzymał oznaczenie P.11b.

TABLICA BARWNA

1 — PZL P.11b (drugiej serii z kolektorem spalin) w barwach lotnictwa rumuńskiego, pułk stacjonujący w 1940 w Brasov. Samolot w malowaniu wprowadzonym w Rumunii w 1940: powierzchnie dolne w kolorze jasnoniebieskim, powierzchnie górne i boczne (dla kadłuba dolne) pokryte jednolitym podkładem sjena, na który nałożono nieregularne plamy oliwkowozielone. Znaki rozpoznawcze na sterze kierunku i płacie. Opis typu i numer samolotu w jednostce w kolorze białym na stateczniku pionowym.

2 — PZL P.11a ze 113 eskadry myśliwskiej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie w barwach standardowych: khaki-jasnoniebieski. Położenie znaków rozpoznawczych dla tego typu samolotu standardowe. Opis typu i znak producenta, numer seryjny i opis masowy w kolorze czarnym. Na dolnej powierzchni płata numer rozpoznawczy w kolorze białym 62-N. Na tym egzemplarzu naniesione były dodatkowe elementy kolorystyczne — białe pasy na płacie i stateczniku pionowym oraz jasnoniebieskie dyski kół. Oznaczały one najprawdopodobniej samolot zastępcy dowódcy eskadry lub dowódcy klucza.

Ponadto na tablicy przedstawiono godło 113 eskadry myśliwskiej oraz znak producenta i wygląd znaku rozpoznawczego Rumunii — 1a.



Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy: **Waldemar Czerniszewski, Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.**

Stale współpracują: **Bolesław Gaczkowski** (Aerokluby), **Bernard Koszewski.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 910 zł, półrocznie — 1 820 zł, rocznie — 3 640 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto NBP XV Oddział w Warszawie nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje **Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.**
ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1988-07-29.
Zam. 1640. U-41.
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X.

NASZE TRASY

ZBIERAMY ZNACZKI

10 ROCZNICA LOTU POLAKA W KOSMOS





Redakcja
SKRZYDLATA POLSKA
ul. Nowy Świat 24 m 2
00 373 WARSZAWA

ZO PZF Pr 7/123/88

Introgras L-n, Zd-1. z. 1322-88 n. 2000 A-6



27 czerwca 1978 Związek Radziecki umieścił w kosmosie statek kosmiczny Sojuz-30 z międzynarodową załogą na pokładzie w składzie: lotnik kosmonauta ZSRR Piotr Klimuk oraz obywatel polski, badacz kosmonauta mjr Mirosław Hermaszewski. Poczta Polska w tym dniu wprowadziła do obiegu dwa okolicznościowe znaczki o wartości nominalnej 1,50 zł i 6,90 zł, które przedstawiają podobiznę pierwszego Polaka w kosmosie. Znaczki te ukazały się również w ozdobnych arkusikach po sześć sztuk wraz z dwoma okolicznościowymi przywieszkami. Ponadto 27 czerwca 1978 w sprzedaży były ozdobne koperty FDC, które opatrzone zostały okolicznościowym stemplem pocztowym.

W minionym dziesięcioleciu Poczta Polska pierwszemu polskiemu kosmonaucie poświęciła kilka okolicznościowych kasowników pocztowych. Reprodukcja pierwszego polskiego znaczka z mjr. Mirosławem Hermaszewskim ukazała się w Mongolii, na jednym ze znaczków poświęconych kosmosowi. Również temu lotowi trzy znaczki poświęciła Poczta Związku Radzieckiego.

Na wniosek Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie dziesięciolecie pierwszego lotu Polaka w kosmos Poczta Polska upamiętniła okolicznościowym kasownikiem pocztowym, który stosowany był 27 czerwca 1988 w Urzędzie Pocztowym Dęblin 3. Przedstawiamy pamiątkową kopertę wydaną za zgodą Zarządu Okręgu Lubelskiego Polskiego Związku Filatelistów upamiętniającą 10 rocznicę lotu Polaka w kosmos wraz ze wspomnianym okolicznościowym kasownikiem.

*

Pod koniec czerwca br. w Sieradzu czynna była Krajowa Wystawa Filatelistyczna pod nazwą KOSMOS-5, która zgrupowała najlepsze eksponaty z całego kraju o tematyce lotniczej i kosmicznej. Organizatorzy wystawy przygotowali liczne pamiątki. Na uwagę zasługuje okolicznościowy kasownik pocztowy, który upamiętnia tę ekspozycję filatelistyczną, jak zbiegła się z 10 rocznicą lotu Polaka w kosmos. Kasownik, który przedstawiamy, zaprojektował artysta plastyk Zbigniew Stasik, a stosowany był 27 czerwca br. w Urzędzie Pocztowym Sieradz 1. Kasownik, obok tekstów informacyjnych, ukazuje sylwetkę płk. dypl. pil. Mirosława Hermaszewskiego.

(WIECZ)

POCZTA LOTNICZA

ENERGIA I INNE

Zbigniew Stadnik — Kłodzko. Dziękujemy za kolejny list. Przerwę pomiędzy wielkimi wydarzeniami astronautyki światowej (na razie radzieckiej i amerykańskiej lub przy ich udziale) staramy się wypełnić wiadomościami o astronautyce w małych lub rozwijających się państwach świata. Na temat Energii brak jeszcze wielu danych, zapewne pojawią się one po bliskim już starcie pierwszego samolotu kosmicznego ZSRR w 1988. Symbole zachodnioeuropejskich programów astronautycznych są zwykle na bieżąco omawiane w Kronice. Postaramy się opisać je w artykule zbiorczym wraz z nowymi skrótami, które pojawiają się w prasie wraz z rozwojem telewizji kosmicznej. W SP nr 31/1988 był duży artykuł o projektach samolotów kosmicznych.

SKOKI ZE SKAŁ

Darius Sondel — Clemenstr. 9, 8750 Aschaffenburg, RFN — pisze: „Do napisania tego listu skłoniło mnie przeczytanie w tygodniku „Razem" — nr 13/1988 — wywiadu z Wiesławem Leszczyńskim, w którym ludzi skaczących ze skał nazwano szaleńcami. Dlaczego „szaleńcami" — nie wiem. Jest to przecież jedna z wielu dyscyplin sportu lotniczego, prawnie zalegalizowana w RFN od dnia 15.04.1974. Sam uprawiam ten sport i jak do tej pory nie czuję się szaleńcem. Chcę zapytać, czy w Polsce dyscyplina ta jest znana i uprawiana, gdzie znajdują się miejsca startowe, jakie są warunki obowiązkowych ubezpieczeń lotniczych oraz czy w Polsce mogą uprawiać ten sport osoby z RFN, posiadające zachodnioniemieckie licencje lotnicze. Jeżeli istnieje możliwość, pragnę nawiązać kontakt z osobami lub klubami uprawiającymi ten sport w Polsce".

W Polsce skoki spadochronowe ze skał nie są praktykowane. Istnieje natomiast możliwość uprawiania różnych sportów lotniczych przez cudzoziemców, za odpowiednią odpłatnością. Listy w tej sprawie należy kierować pod adresem: **Aeroklub PRL — 00-071 Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.**

SZKOLENIE SZYBOWCOWE

Sylwia Szymala — Cieszyn. Na szkolenie szybowcowe przyjmowana jest młodzież w wieku 15—16 lat, uczęszczająca do liceum lub technikum, legitymująca się dobrymi wynikami w nauce i zdrowa. Najlepszym okresem zgłaszania się do aeroklubu jest jesień. Skierowania na badania lotniczo-lekarskie wydaje aeroklub. Podajemy adres aeroklubu najbliższego miejsca zamieszkania: **Aeroklub Bielsko-Bialski — 43-303 Bielsko-Biała, ul. Cieszyńska 321.**

OSTRZEŻENIE

G.D. z Redy (nazwisko i dokładny adres znane redakcji) pisze m.in.: „Piszę ten list w nadziei ostrzeżenia czytelników przed oszustem i złodziejem, którego jak sądzę, nie tylko ja padłem ofiarą... Pewnego dnia zjawił się u mnie w domu nieznajomy mężczyzna, przedstawił się jako modelarz, pilot i skoczek spadochronowy i stwierdził, że chciałby wymieniać ze mną modele i literaturę... Przebywał u mnie cały dzień, który spędziliśmy na dyskusjach na tematy modelarskie i oglądaniu moich modeli i książek. Na drugi dzień po wyjeździe nieznajomego stwierdziłem brak w domu kilku niewielkich lecz wartościowych przedmiotów... Ponieważ nieznajomy podał mi swój adres i numer telefonu, zadzwoniłem pod podany numer. Osoba z którą rozmawiałem stwierdziła, że nie jestem pierwszym, którego ten pan okradł i że posługuje się on jej numerem telefonu... dzwonił już do niej jakiś pan z Warszawy, który widział dowód osobisty z adresem, którym przestępca posługiwał się również wobec mnie. Nie muszę dodawać, że ów mieszkaniec Warszawy został również okradziony... Dlatego też po zgłoszeniu sprawy na milicji, zdecydowałem się napisać do Was w przekonaniu, że będę mógł tą drogą ostrzec czytelników Waszego pisma, szczególnie tych którzy zamieszczali ogłoszenia w Klubie Iskra, przed oszustem i złodziejem".

Przed zakończeniem sprawy nie chcemy wyciągać zbyt daleko idących wniosków. Niemniej ostrzegamy naszych, nierzadko młodych Czytelników przed pochopnym nawiązywaniem kontaktów z nieznajomymi.

LOT RADZIECKO-AFGAŃSKI

Zbigniew Stadnik — Kłodzko. Wiadomość o locie kosmicznym radziecko-afgańskim w sierpniu 1988 podała prasa radziecka, podkreślając że będzie miał charakter przede wszystkim utylitarny, a mniej naukowy. Informację tę potwierdziła również ambasada Republiki Afganistanu w Warszawie.

KLUB ISKRA

Jiří Pospíšil — Mokrá 284, 76001 Gottwaldov, CSRS — interesuje się plastykowymi modelami lotniczymi w skali 1:72. Chciałby nawiązać korespondencję na ten temat z kolegami z Polski i ZSRR.

Krzysztof Barcz — ul. Grażyny 20-605 Lublin — wymieni model śmigłowca Mi-24 Hind w skali 1:48 firmy Monogram na EA 6 B Provler, 1:48, Airfix lub F-4J Phantom Navy, 1:48, firmy Monogram.

Jacek Heiza — ul. Kroloderskich Zuchów 20 m. 90, 31-272 Kraków — poszukuje planów nowoczesnych samolotów i śmigłowców, za które oferuje plany samolotów z okresu II wojny światowej, książki o tematyce lotniczej, komiksy oraz tomiki Żółtego Tygrysa. Chętnie nawiąże korespondencję z modelarzami z CSRS, ZSRR i NRD.

Andrzej Ziętara — ul. Zwycięstwa 16, 97—140 Koluszki — poszukuje TBiU, MK, MM, PM, plastykowych modeli samolotów i innych. W zamian oferuje numery „Skrzydlatej Polski" i „Modelarza", wycinki z „Żołnierza Polskiego", kasety zespołów heavy-metalowych, liczne materiały dotyczące piłki nożnej. Może zapłacić.

Marek Daniel — ul. Żeromskiego 20/B, 41-700 Ruda Śląska — poszukuje następujących numerów „Letectvi + kosmonautika": 12, 15, 21/1985, 8, 10, 25/1986, 2, 20, 23/1987.

Mirosław Pakuła — ul. Dworcowa 18, 07-200 Wyszków — ma do wymiany nie sklejone i sklejone modele samolotów w skali 1:72 oraz książki o tematyce lotniczej.

Andrzej Szeremet — Os. PPR 24/90, 47-100 Strzelce Opolskie — poszukuje następujących tomików z Biblioteczki Skrzydlatej Polski — 3, 4, 9—12, 14, 19, 28, 30, 32, 34, 39 oraz TBiU — 55, 58, 68, 69, 82, 92, 95, 98, 99, 101, 108. W zamian oferuje liczne numery PM i MM.

OGŁOSZENIA DROBNE

AEROMEXICO
Meksyk

Meksykańskie przedsiębiorstwo transportu lotniczego założono w 1934, uruchamiając w tymże roku regularną linię na trasie Meksyk-Acapulco. Do 1939 skupiono się na rozwoju sieci wewnętrznych linii lotniczych. W 1952 przejęto trzech małych przewoźników: LAMSA, Aerovias Reforma i Aerolines Mexicanas, którzy wykonywali przewozy lotnicze wewnątrz kraju. Od tego roku aż do 1972 przedsiębiorstwo działało pod nazwą: Aeronaves de Mexico.

W 1957 zapoczątkowano rozwój linii zagranicznych na kontynencie amerykańskim. Początkowo samolotami Bristol Britania 302, później zastąpionymi przez samoloty Douglas DC-8, utrzymywano regularne połączenia lotnicze z USA do: Nowego Jorku, Detroit, Los Angeles, Filadelfii i Houston; potem latano do Montrealu w Kanadzie i Caracas w Wenezueli. W 1962, poprzez przejęcie transatlantyckiego przewoźnika Guest Aerovias Mexico, uruchomiono połączenie do Europy — Lizbony i Madrytu. Linię Meksyk-Madryt wkrótce przedłużono do Paryża.

Wcześniej, w lipcu 1959, Aeronaves de Mexico upaństwowiono. W 1970 przeprowadzono nowy podział obsługi linij wewnętrznych Meksyku pomiędzy osiem mniejszych przedsiębiorstw transportowych. Od tego czasu Aeromexico utrzymuje regularne połączenia stolicy Meksyku z 31 miejscowościami w kraju, co stanowi 56% ogólnej długości sieci linii lotniczych wynoszących 119 271 km. Linie zagraniczne natomiast prowadzą do Bogoty, Caracas, Houston, Limy, Los Angeles, Madrytu, Miami, Panamy, Paryża i Tucson.

W skład floty przewoźnika wchodzą (wg stanu z połowy 1987): pięć samolotów DC-10, osiem DC-8, siedem MD-82, dwadzieścia cztery DC-9. Aeromexico, zatrudniające 10 000 pracowników, przewiozło w 1983 — 5 496 996 pasażerów, w 1985 — 6 622 100, w 1986 — 6 040 000 pasażerów, przy średniej wykorzystania miejsc 61,9%.

BRAATHENS S. A. F. E.
Norwegia

Pełna nazwa przedsiębiorstwa, które założył w 1946 norweski armator Braathen, dla poprawienia i rozszerzenia komunikacji pasażerskiej i towarowej między Norwegią a Ameryką Południową i Dalekim Wschodem, brzmi: Braathens South-American-Far East Airtransport (w skrócie: Braathens S.A.F.E.) z siedzibą w Oslo. Pierwsze loty samolotem DC-4 rozpoczęto w lutym 1947. Dwa lata później przedsiębiorstwo otrzymało na pięć lat zezwolenie na uruchomienie linii lotniczej między Oslo a Hongkongiem, którą otwarto samolotem DC-4 w sierpniu 1949. W 1954 linię tę musiano oddać skandynawskiemu przewoźnikowi SAS.



Z początkiem 1952 rozpoczęto organizowanie sieci linii krajowych w południowej części Norwegii, kierując na ich obsługę w następnych latach samoloty De Havilland Heron, które w 1956 zastąpiono samolotami DC-3. Po przejęciu w 1958 norweskiego przewoźnika Vestlandske Luftartselskap obsługującego linie wewnętrzne, Braathens S.A.F.E. przejął obsługę całego terytorium Norwegii. Dzięki zakupowi samolotu DC-6B rozszerzono także loty czarterowe.

W 1958 wprowadzeniem do użytkowania samolotów F-27 Friendship zapoczątkowano w przedsiębiorstwie wymianę sprzętu tłokowego na turbośmigłowy i odrzutowy, który to proces zakończono w 1969 dostawami samolotów Boeing 737 i Fokker F-28.

Przedsiębiorstwo, zatrudniające 2200 pracowników, obsługuje 9 miast w kraju i 3 inne miejscowości w pobliżu Norwegii. W skład floty przewoźnika wchodzi 17 samolotów B.737-200 i 4 F-28; zamówiono 6 B.737-400, 25 — B.737-500 oraz 2 — B.767-200. W 1984 przewieziono 2 378 318 pasażerów, w 1985 — 2 867 000, a w 1986 — 3 027 000 pasażerów, przy średniej wykorzystania miejsc w 72,4%.

AIR NIUGINI
Papuaska Nowa Gwinea

Przedsiębiorstwo Air Niugini założono 1 listopada 1973 z siedzibą w Port Morseby. Jego głównym akcjonariuszem, w 60%, stał się rząd Papuaskiej Nowej Gwinei, pozostałe akcje należały do australijskich przewoźników powietrznych: 12% do Qantas, 16% do ANSETT i 12% do TAA. W 1981 rząd wykupił akcje od Qantas i TAA, a w 1981 od ANSETT.

Początkowo latano na liniach eksploatowanych przez australijskich przewoźników do/z Papuaskiej Nowej Gwinei i na ich sprzęcie. Według stanu z 1986, Air Niugini obsługuje swymi samolotami 20 miast w kraju oraz linie do: Hongkongu, Manili, Singapuru, Brisbane, Cairns, Auckland, Jayapura (Indonezja) i Hiniary (Wyspy Salomonowe). Sieć linii krajowych stanowi 39,5% ogólnej sieci linii liczącej 27 103 km.

Flota przewoźnika składa się z trzech samolotów DHC-7-103 Dash-7, czterech Fokker F-28-1000 i jednego aerobusa A.300B4-203; w zamówieniu — jeden A.310-300. W 1985 przewieziono 528 227 pasażerów, w 1986 — 518 100 pasażerów.

Air Niugini, członek IATA, zatrudnia 1700 pracowników, w tym 73 pilotów, 8 inżynierów pokładowych i 103 stewardesy i stewardów.

(ko)

Samolot Boeing 767-200 w barwach linii lotniczych Braathens S.A.F.E. (z lewej).

Samolot A.300B4-203 w barwach linii lotniczych Air Niugini.



MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH



STEFAN STANISŁAW STEC (1889-1921)

Urodził się 25 listopada 1889 we Lwowie, z ojca Stefana i Anny z domu Słoneckiej. Tamże uczęszczał do gimnazjum, w którym otrzymał maturę. Studiował następnie na Politechnice Lwowskiej, w której ukończył dwa fakultety. Odbył również studia lotnicze w École Superieure d'Aeronautique w Paryżu. W obydwu uczelniach uzyskał dyplom inżyniera, w tej ostatniej inżyniera aeronautyki.

Z chwilą wybuchu I wojny światowej, 1 sierpnia 1914, został powołany do armii austriackiej i skierowany do szkoły oficerów rezerwy dla saperów w Klosterneuburgu. Ukończył ją 1 czerwca 1915, po czym otrzymał przydział do 10 batalionu saperów, pełniąc w nim służbę do 31 października 1915.

1 listopada 1915 dostał się do szkoły lotniczej w Wiener Neustadt, ukończył ją jako dyplomowany obserwator. 31 stycznia 1916 odszedł na front, został przydzielony do III kompanii lotniczej. Szkolił się w niej w pilotażu samolotowym, po czym przez miesiąc (1—30.04. 1918) przebywał w szkole pilotów bojowych, gdzie złożył egzamin i uzyskał dyplom pilota wojskowego.

Na froncie awansował dwukrotnie: 1 lutego 1916 — na podporucznika, 1 lutego 1918 — na porucznika. Za loty bojowe na froncie austriacko-rosyjskim odznaczony został najwyższymi orderami bojowymi austriackimi i niemieckimi. W okresie od 1 maja do końca października 1918 latał jako pilot bojowy w III bojowej kompanii lotniczej na froncie austriacko-włoskim.

Podczas swej służby w armii austriackiej (1915—1918) wykonał ponad 200 lotów bojowych, brał udział w czterdziestu walkach powietrznych, w toku których zestrzelił 7 samolotów nieprzyjaciela; sam też był trzykrotnie zestrzelony, raz jeden zapalony w powietrzu, szczęśliwie wylądował ledwo ratując życie.

Od połowy 1918 Stefan Stanisław Stec należał do Polskiej Organizacji Wojskowej we Lwowie, dokąd został wezwany przez POW w połowie października. Przebywał tam w konspiracji, w oczekiwaniu na rozkazy organizacji do walki z bronią w ręku. Odcięty od kolegów przez wojska ukraińskie, przedarł się nocą przez walczące oddziały i 5 listopada 1918 rozpoczął walkę w szeregach lotników polskich — obrońców Lwowa.

Latał z poświęceniem na różne zadania, wykonał kilkanaście trudnych lotów bojowych, z których nierzadko wracał z podziurawionymi przestrzałami płatami. 8 listopada w locie nad Przemyślem przestrzelono mu w samolocie zbiornik z paliwem, wskutek czego musiał lądować przymusowo w Łańcucie wraz z profesorem Strońskim na pokładzie, którego przewoził z misją polityczną do Krakowa.

W kilka dni później wykonał lot ze Lwowa do Warszawy, składając Naczelnikowi Państwa pierwszy meldunek z obrony Lwowa. Przyleciał na samolocie Hansa Brandenburg CI., mającym namalowaną na kadłubie czerwono-białą czteropolową szachownicę, będącą jego godłem osobistym, z którym latał jeszcze na froncie austriacko-włoskim. Znak ten, rozkazem Szefa Sztabu Generalnego WP nr 38, poz. 204, z 1 grudnia 1918, stał się znakiem rozpoznawczym samolotów lotnictwa polskiego, obowiązującym do dziś. Jego twórcą był por. Stefan Stanisław Stec.

1 stycznia 1919 wysłano go do Wiednia jako rzeczoznawcę dla zakupu samolotów. 17 marca tegoż roku znalazł się ponownie jako pilot w 6 eskadrze lotniczej, która brała udział w wojnie polsko-radzieckiej. Wyróżnił się w walkach z nieprzyjacielem, uczestniczył w słynnych lotach zespołowych pod dowództwem kpt. Stefana Bastyra. 29 kwietnia 1919 o 10:00 stoczył pierwszą w odrodzonej Polsce zwycięską walkę powietrzną z nieprzyjacielem. W maju 1919 brał udział w lotach zespołowych pod Kulikowem; 10 maja w Starym Siole zmusił obsługę balonu obserwacyjnego nieprzyjaciela do ściągnięcia balonu na ziemię.

Porucznik Stefan Stanisław Stec, dzięki wykształceniu i bogatemu doświadczeniu bojowemu, należał do najdzielniejszych, najbardziej zasłużonych oficerów-pilotów młodego lotnictwa odrodzonej Polski. Cechowały go odwaga, zapał i pracowitość.

W październiku 1919 został odkomenderowany do Ecole Superieure d'Aeronautique w Paryżu. Po ukończeniu uczelni we wrześniu 1920, objął w Departamencie III Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych stanowisko kierownika wydziału przemysłu. Pracował usilnie nad rozwojem polskiej myśli techniczno-lotniczej, zorganizowaniem produkcji samolotów, co mu się częściowo udało poprzez uruchomienie w Krakowie remontów samolotów. W międzyczasie awansował kolejno do stopnia kapitana i majora.

Mjr pil. inż. Stefan Stanisław Stec był odznaczony Orderem Virtuti Militari, trzykrotnie Krzyżem Walecznych, Laurowym Wieńcem Polowej Odznaki Pilota.

11 maja 1921 zginął śmiercią lotnika w czasie lotu służbowego na lotnisku Mokotowskim w Warszawie.

(jrk)



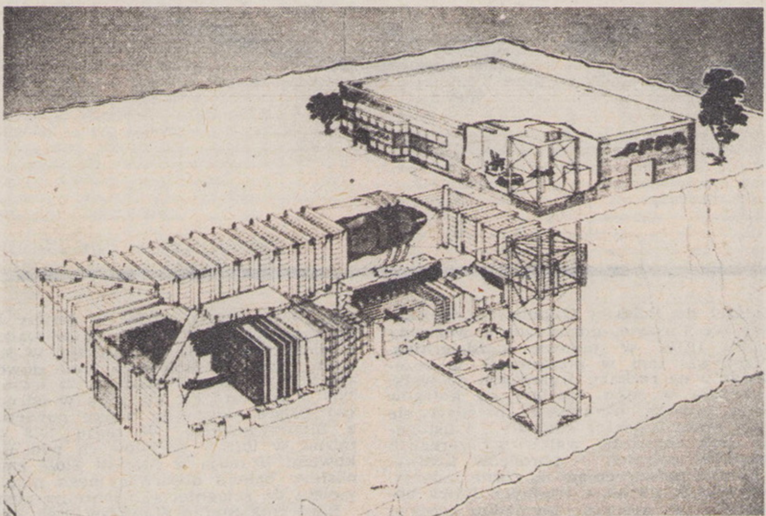


W ŚWIECIE BALONÓW

Balony reklamowe na ogrzane powietrze wciąż bawią publiczność. I o to właśnie chodzi. Na zdjęciu barwnym: słoń i odtworzony pierwszy mongolfier (z lewej), na czarnym — zdalnie sterowany balon wykonany z płacht gazety w towarzystwie reklamy balonowej banku i sterowca.

PODZIEMNY TUNEL AERODYNAMICZNY

Tunele aerodynamiczne nie są wcale przeszłością. Oto nowy wielki tunel dla małych prędkości budowany dla instytutu badań lotniczych FFA w Szwecji. Ma być największy w Europie (przekrój 36 m; prędkość przepływu 80 m/s, czyli Ma = 0,23; ciśnienie max. 4 bary, liczba Re = 11,5 mln dla cięciwy 0,6 m; mała turbulencja przepływu 0,1%). Tunel ma wejść do służby w 1993—1994. Zgodnie z tradycją szwedzką tunel będzie podziemny, na głębokości 50 m, wykuty w skale. FFA kończy też budowę tunelu naddźwiękowego o komorze pomiarowej 1,5 x 1,5 m.





ŚMIGŁOWCE W SŁUŻBIE ZDROWIA

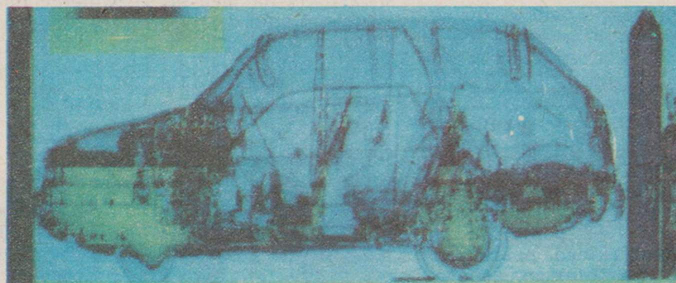
Śmigłowiec AS-365 N Dauphin startuje z twardego lądowiska płytowego szpitala regionalnego w Alsund w Norwegii. Przewiduje się, że w 1988 śmigłowiec ten spędzi w powietrzu 400—500 h w służbie zdrowia, działając w promieniu 150 km od szpitala (45 min lotu). Każdy pilot śmigłowcowy przedsiębiostwa usług lotniczych w Norwegii ma ponad 2 000 h przebytych za sterownicami. W Bergen znajduje się symulator treningowy. Przedsiębiorstwo usługowe zostało wybrane w konkursie międzynarodowym. Zwraca uwagę umieszczenie wydzielonego lądowiska.



DUŻO SZCZĘŚCIA

Francuski astronauta Michel Tognini poślubił 1988—04—27 Rosjankę Jelenę Czeczynę, nauczycielkę fizyki w Gwiezdnym Miasteczku w ZSRR. M. Tognini przygotowuje się do lotu na pokładzie stacji orbitalnej Mir.

CO JEST W ŚRODKU?



Do szybkiej lotniskowej kontroli antyterrorystycznej i antyprzemytniczej służy nowe urządzenie Sycoscan-2000, ukazujące zawartość kontenerów bez potrzeby ich otwierania. Wykorzystuje się promieniowanie jonizujące oraz monitor obrazowy 2x3 m o wielkiej rozdzielczości z możliwością zapamiętywania (w ekranowanym pomieszczeniu obsługi). Przepustowość znamionowa — 40 kontenerów/h wydaje się przereklamowana, rzeczywista wynosi podobno 12. Sycoscan zapewnia największą dotąd ilość informacji o zawartości kontenera, lecz jest bardzo drogi. Na zdjęciu pojazd w radioskopiiSycoscanu. Wiadomość z połowy kwietnia 1988.

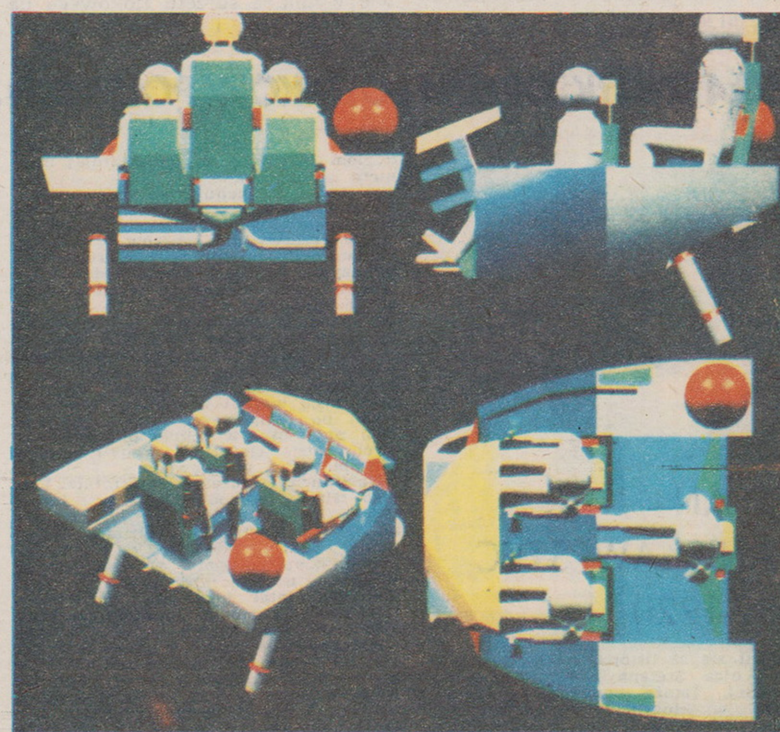


SKOKI BEZ SPADOCHRONU

Siedem udanych skoków z odbiorem i założeniem spadochronu podczas spadania ma za sobą największy ryzykant świata. Z wysokości 4 500 m skaczą z samolotu 3 osoby: skoczek bez spadochronu, skoczek który przekazuje mu w locie spadochron do założenia oraz skoczek ubezpieczający — gotowy przechwycić ryzykanta do lądowania na swoich spadochronach.

ZABAWA KONSTRUKTORÓW

To nie teatr kukiełek, lecz studium z obrazowaniem komputerowym optymalnego rozmieszczenia załogi w przyszłym samolocie kosmicznym Hermes.



Zdjęcia i rysunki: J. Czerniawski, M. Matuszelański, „Aviation Magazine International", „Air et Cosmos", archiwum.